<36614189040014

Denkwürdigkeiten

aus meinem öffentlichen Leben

von 1841—1866.

Denkwürdigkeiten

aus

meinem öffentlichen Leben

von

1841—1866.

Ein Beitrag

zur bremischen und deutschen Geschichte

von

A. Duckwitz.

Bremen.

Verlag von C. Schünemann.

1877.

Druck von Carl Schünemann. Bremen.

Vorwort.

Die nachfolgenden Aufzeichnungen sind zu verschiedenen Zeiten niedergeschrieben, wie solches auch aus ihrem Inhalt sich ergiebt. Sie sollten nur zur Erinnerung für mich und die Meinigen dienen, sind daher ursprünglich nicht zur Veröffentlichung bestimmt. Sie enthalten eine einfache Erzählung des Erlebten, zum Theil aus einem geführten Tagebuche zusammengetragen, namentlich während der Zeit von 1848 und 1849. Wenn ich dennoch zur Veröffentlichung schreite, so geschieht es, um vielfachen Aufforderungen zu entsprechen, und weil ich annehmen darf, daß es manchem meiner Mitbürger, die noch mit mir die alte sogenannte „gute" Zeit erlebt haben, nicht uninteressant sein wird, sich einmal zu vergegenwärtigen, wie die Zustände in Bremen und auch in unserm deutschen Vaterlande während der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts waren, und wie so ganz anders sich seitdem Alles umgestaltet hat.

Ich lasse alles Niedergeschriebene unverändert, als Zeichen der Zeit, um daraus zu ersehen, wie jeweilig die Ereignisse und Bestrebungen beurtheilt wurden, die trotz mancher eingeschlagenen Irrwege doch auf das Ziel hindeuteten, dessen wir uns jetzt erfreuen. Ich habe mich daher darauf beschränkt einige Noten hinzuzufügen, um vom Standpuncte der Gegenwart die nöthige Erläuterung zu geben.

Bremen, im Mai 1876.

A. Duckwitz.

Inhalt.

Anlagen.

Einleitung.

Der Mensch pflegt an Tagen, welche einen besonderen Zeitabschnitt bezeichnen, etwa am Jahresschluß, an Geburtstagen und bei ähnlichen Veranlassungen einen Blick auf die verflossene Lebensperiode zu werfen, und das in derselben Vorgefallene dem Gedächtniß vorzuführen. Dieses that auch ich am 17. Februar 1866, dem fünfundzwanzigsten Jahrestage meiner Einführung in den Senat. Ich vergegenwärtigte mir, was ich vor fünfundzwanzig Jahren mir selbst gelobt, als Ziel meiner Bestrebungen und als Lebensaufgabe hingestellt hatte, und fand, daß, begünstigt vom Glück und unterstützt von wackeren Freunden und Mitbürgern, ich das mir vorgesetzte Ziel im Laufe dieser fünfundzwanzig Jahre leidlich erreicht habe. Wer die zwanziger und einen Theil der dreißiger Jahre dieses Jahrhunderts in Bremen durchlebt hat, wird sich der gedrückten Lage von Handel und Schifffahrt, der Kleinmüthigkeit, welche in den bestimmenden Kreisen vorherrschte, und der Aussichtslosigkeit auf eine bessere Zukunft, welche unsere junge Welt veranlaßte, in ferne Erdtheile sich zu begeben, um ihr Fortkommen zu suchen, noch wohl entsinnen. Vergleicht er damit, wie es 1866 in Bremen aussah, so wird ihm ein gewaltiger Unterschied entgegentreten. Der Handel und die Schifffahrt haben sich seit 1848 vervierfacht, die Staatseinnahmen sind von 500,000 Thalern auf zwei Millionen Thaler und darüber hinaus gestiegen, ohne daß eine neue Abgabe eingeführt oder eine bestehende erhöhet worden sei. An die Stelle der Eingangs- und Ausgangssteuer ist die Umsatzsteuer getreten, welche niedriger normirt war, als jene; sie ist daher nicht als neue Abgabe anzusehen. Die Staatsschulden sind auf über zwölf Millionen Thaler angewachsen, aber es sind dafür werth-

volle Anlagen geschaffen zum Nutzen des Handels und der Schifffahrt, welche ihre sicheren Renten, directe und indirecte, liefern. Grundstücke sind für den Staat in großem Umfange erworben, und aus fast werthlosen in werthvolle umgewandelt, so daß angenommen werden kann, daß der Staat für seine Schulden das Aequivalent nahezu in Anlagen und Grundstücken besitzt. Die Hauptveränderung aber besteht darin, daß viele tüchtige Männer aus allen Schichten der Bevölkerung mit Liebe und Eifer um das Gedeihen der Vaterstadt sich bekümmern, und stets Verbesserungen so wie neue Unternehmungen anregen und kräftig in die Hand nehmen, während in der vorerwähnten Periode, bei der allgemein herrschenden Muthlosigkeit, alles stille stand, und man sich in einer wahren Misere abmühete.*) Die Anlage Bremerhavens im Jahre 1827, Dank der Energie des Bürgermeisters Smidt, macht fast allein eine Ausnahme in jener trostlosen Zeit. Aber welcher Widerstand wurde allseitig diesem Unternehmen entgegengesetzt?! Man hielt nicht nur die Ausgabe für den Hafen, welche damals auf 200,000 Thaler veranschlagt war, für unerschwinglich, sondern befürchtete auch eine Verpflanzung des bremischen Handels nach Bremerhaven. Ja, nach Eröffnung des Hafens dauerte es Jahre, bis Rheder und Kahnschiffer sich nach und nach darein fügten, denselben zu benutzen.

Wie sich unser Bremen Schritt vor Schritt aus dieser traurigen Lage, die größtentheils in den nachtheiligen örtlichen Verhältnissen ihre Ursache hatte, herausarbeitete, habe ich in den folgenden Blättern niedergeschrieben, und hoffe, daß dieser Entwickelungsgang einiges Interesse für diejenigen, die es lesen möchten, erregen werde, zumal ich nicht unterlassen habe, auch Auskunft über meine Mitwirkung in Dingen zu ertheilen, die über bremische Angelegenheiten hinaus liegen, und worüber, so viel mir bekannt, noch keine Specialien in die Oeffentlichkeit gedrungen sind.

Diese fünfundzwanzig Jahre meines Lebens bilden eine abgeschlossene Periode. Wenige Monate später traten die Ereignisse des Sommers von 1866 ein und veränderten die ganze Lage der Verhältnisse. Was den Bestrebungen von 1848 (Frankfurt), denjenigen von 1850 (Erfurt) und endlich denjenigen von 1863 (Fürstentag) an gesunden

*) Die Unternehmungen des trefflichen Friedr. Schröder, die Oberweser und Unterweser durch leichte Dampfschiffe zu befahren, so wie die Errichtung einer Heeringsfischerei gehören der Periode gleich nach der französischen Zeit von 1816 bis 1820 an. Beide gingen in den zwanziger Jahren leider wieder ein.

Ideen zum Grunde lag, fand unter Beseitigung der ungesunden und unhaltbaren Ansinnen, seine Verwirklichung im Norddeutschen Bunde. Viele Errungenschaften, für welche ich gekämpft und die ich erlangt habe, entwickelten sich weiter in gesicherter Gestalt in dem neuen Bunde; was früher nur durch Verträge zu erringen war, gestaltete sich durch Beschlüsse des Bundesrathes und Reichstages, die Stellung Bremens wurde in mancher Beziehung eine bessere, in mancher, namentlich in Rücksicht auf den Verlust mancher erheblichen Einnahmen, welche dem Bunde zufielen, eine schlechtere; aber im Ganzen ist, trotz des Verlustes der völlig selbstständigen Stellung der alten Hansestadt, ein rascheres Emporblühen von Handel und Verkehr schon jetzt ersichtlich, weil die Hindernisse, welche nachbarliche Eifersüchteleien verursachten, in Wegfall gekommen sind. Die in Bremen fest wurzelnde nationale Idee, das tief empfundene Bedürfniß, den deutschen Namen im Auslande geachtet zu sehen, und die daraus hervorgehenden Folgerungen, ließen die Trauer über den Verlust der hanseatischen Stellung im Auslande in den Hintergrund treten und gaben der Hoffnung Raum, daß in dem geeinigten Deutschland das alte Bremen in sich verjüngender Gestalt einen ehrenvollen Platz sich schon erwirken werde. Möge diese Hoffnung in Erfüllung gehen!

Bremen, im Februar 1870.

A. Duckwitz.

Die vormärzliche Zeit.*)

Am 16. Februar 1841 wählten mich meine Mitbürger zum Mitgliede des Senats. Am folgenden Tage, den 17. Februar, fand meine Einführung in den Senat statt, und leistete ich in der großen Halle unseres Rathhauses vor Rath und Bürgerschaft den alten Rathmannseid in niedersächsischer Sprache:

> „Ick will een recht Rathmann syn, un will recht richten, den Riken als den Armen, den Armen als den Riken, nich nah Frundschup oder Mageschup, noch nah Gunste, Giffte oder Gaben, sondern nah Rechte, nah alle minen Vermögen, Vorstande, und Wisschup un nah Lude unses Books, so with un ferne dat noch im Gebruke, un den Gottliken un naturliken Rechten nich to wedder ist, Alles ohne Gefehrde. So helpe mi God.
>
> Ick will dem gemeenen Gude truvlik vorstan. Watt mi ok in Hale vorbaden werth, will ick in Hale holen. So helpe mi God!"

Ich war tief ergriffen sowohl von den Zeichen der Liebe, die meine Mitbürger bei dieser Gelegenheit mir darbrachten, als von dem Eide, den ich in so feierlicher Weise geleistet hatte. Es schwirrte mir stets in den Ohren: „Ick will een recht Rathmann syn, un dem gemeenen Gude truvliken vorstan", und ich überlegte, was ich thun könne, um diesen Eid zu erfüllen. Ich dachte, daß ich mir eine Aufgabe stellen müsse, an deren Lösung ich meine ganze Kraft zu setzen habe, und war mir bald darüber klar, worin diese Aufgabe zu bestehen habe. Mit den Verkehrs-

*) In der Sturmperiode von 1848 bis 1850, welche im März 1848 begann, pflegte man die vorhergehende Zeit die „vormärzliche" zu nennen, und gleichsam als eine vorsündfluthliche, längst und unwiederbringlich vergangene zu bezeichnen.

wegen und Verkehrsmitteln des bremischen Handels sah es zu jener Zeit recht betrübt aus, und zwar sowohl nach der Seeseite hin als nach der Landseite; Bremen war nach allen Richtungen im entschiedenen Nachtheile gegen concurrirende Handelsplätze. Das durfte nicht so bleiben. Ich nahm mir daher vor, es zur Aufgabe meines Lebens zu machen, mit aller Kraft dahin zu streben, meine Vaterstadt zum mindesten auf gleichen Fuß mit ihren Concurrenten zu bringen. Der Operationsplan stand bald fest, und wenn derselbe auch nach Maßgabe mancher sich ändernder Umstände, und des Widerstandes, der sich aufthat, einige Modificationen erlitten hat, so ist derselbe doch bis jetzt, im März 1866, im wesentlichen zur Ausführung gekommen: Dank der kräftigen Unterstützung meiner Mitbürger und dem Talent der Kaufmannschaft, die geschaffenen Anlagen und Einrichtungen im vollen Umfange auszunutzen. Ob ich wirklich die Aufgabe, die ich mir gestellt habe, als gelöset betrachten darf, wird die nachfolgende Darstellung ergeben. Dabei wird als selbstverständlich angenommen werden müssen, daß an den zu Stande gebrachten Anlagen und Anstalten die bessernde Hand fortwährend zu halten ist, und neue Verhältnisse auch neue Maßregeln erheischen werden.

Ich will nun versuchen, der Hauptsache nach zusammenzustellen, was in der Periode von 1841 bis 1866 zu dem angegebenen Zweck geschehen ist.

Es wird für diejenigen, welche jene Zeit des Kämpfens um Dinge, die man damals nicht hatte und für fast unerreichbar hielt, und die jetzt ein jeder als selbstverständlich ansieht, nicht mit durchgemacht haben, wohl nicht ohne Interesse sein, zu vernehmen, wie viel Mühe, Anstrengung und Arbeit aller Art aufgewendet werden mußte, um unser Bremen dahin zu bringen, was es seitdem geworden ist.

Zunächst sei ein Blick darauf geworfen, wie es in den dreißiger Jahren mit dem bremischen Handel bestellt war. Seit der Eröffnung des Bassins zu Bremerhaven im Jahre 1830 fing die bremische Seeschifffahrt an sich zu entwickeln. Man hatte doch nun einen sichern, auch im Winter zugängigen Hafen, den man bis dahin gänzlich entbehrte. Durch eine zweckmäßige Gesetzgebung in Betreff der Beförderung von Auswanderern wurde der Strom der Letzteren, besonders nach Nordamerika, über Bremen geleitet. Dadurch erlangten die Rheder sehr lohnende Ausfrachten, und wurden in den Stand gesetzt, die Rückfrachten nach Bremen wesentlich wohlfeiler zu beschaffen als nach andern Plätzen. Der Handel Bremens hob sich daher, ungeachtet im Uebrigen die Com-

municationen mit dem Inlande sowie zwischen Bremen und seinen Hafenplätzen so schlecht wie möglich waren. Zwischen Bremen und Bremerhaven gab es keine andere Verbindung als vermittelst der Weser. Mit dieser sah es aber höchst dürftig aus. Bei östlichen Winden sank der Wasserstand oft in solchem Maaße, daß mitunter während fünf bis sechs Wochen kein beladenes Leichterfahrzeug auf der Unterweser nach und von Bremen fahren konnte; Dampfschiffe leichter Bauart blieben oft Tage lang auf dem Sande sitzen, und für die Correspondenz gab es keine andere Beförderung als im Privatwege vermittelst der Dampfschiffe und Leichterfrachtfahrzeuge. Im Winter hörte denn auch das auf und mußte man Privatfußboten zwischen Bremen und Bremerhaven absenden, wenn man Nachrichten von dem einen Orte zum andern ertheilen wollte. Eine Postanstalt in Bremerhaven existirte nicht; denn bei der Abtretung des Areals von Bremerhaven an Bremen war diese Frage unerledigt geblieben, und da beide Staaten, Hannover und Bremen, das Postrecht in Bremerhaven beanspruchten, und keiner nachgeben wollte, so unterblieb jegliche Postverbindung. Auch zwischen Bremen und Vegesack fand der Briefverkehr nur durch Privatfußboten statt. Man kannte es nicht anders und beruhigte sich dabei. Der Verkehr auf der Oberweser war noch viel schlechter. So viel Protokolle auch seit Errichtung der Weser-Schifffahrts-Acte geschrieben wurden, so viel Strombefahrungen angeordnet werden mochten, es geschah dennoch so gut wie nichts, um den Strom zu corrigiren. Bei niedrigen Wasserständen hörte einfach die Schifffahrt auf, und da die Schiffer, wegen ihrer großen Zahl, sich zu einer Reihefahrt verbunden hatten, wobei ein Jeder in der Regel nur ein Mal im Jahr zu einer Fahrt kam, mußte die Fracht so hoch gestellt werden, daß der Schiffer von einer Fracht im Jahr mit seiner Familie und seinen Schiffsknechten leben konnte.

Um die Zustände der Verbindung Bremens mit dem Inlande übersehen zu können, ist zunächst ein Blick auf die Art der Behandlung von Handel und Schifffahrt von Seiten der bremischen Kaufmannschaft und der Staatsbehörden in jener Zeit unerläßlich.

Es gab damals einen „Kaufmanns-Convent", den das Collegium der Aeltermänner berief, und welcher in einem Zimmer des Schüttings sich einmal jährlich, im Februar oder März, zu versammeln pflegte. Es bekümmerte sich eigentlich Niemand darum, weil dessen Thätigkeit sich auf die Oberweserschifffahrt beschränkte, welche sonderbarer Weise bei der Kaufmannschaft sehr wenig Interesse erregte, ungeachtet sie bei

dem damaligen trostlosen Zustande der Landstraßen für Frachtfuhrwerke in Verbindung mit den hannoverschen Transitzöllen doch der größesten Aufmerksamkeit werth war. Andere Handel und Schifffahrt betreffende Fragen, deren es doch auch zu jener Zeit eine große Menge gegeben hat, wurden in diesen Kaufmanns-Conventen gar nicht berührt. Aus Neugier ging auch ich im Winter 1830 zu diesem „Convente". Ich fand daselbst sechs bis acht mir ganz unbekannte ältere Herren, und wie mir bald klar wurde, lauter nicht mehr active Kaufleute, die, wie es mir schien, nur dahin gekommen waren, um die Zeit hinzubringen. Bald erschien eine Commission des Collegii Seniorum, bestehend aus drei Herren Aeltermännern, alle mir wohl bekannt und von mir sehr verehrt. Sie trugen einen ausführlichen Bericht über die Oberweserschifffahrt und über die Abrechnung mehrerer Unterstützungscassen für die Schiffer vor und schlossen mit verschiedenen Anträgen der „Reiheschiffer" auf Erhöhung der Schiffsfrachten. Dabei bezeigten sie eine wahrhaft väterliche Sorge für die Verbesserung der Einnahmen der Schiffer, die sie in der Frachterhöhung zu finden glaubten, wobei sie jedoch nicht unerwähnt ließen, daß die kaufmännischen Behörden in Minden und Münden die Ansicht ausgesprochen hätten, daß eine fernere Frachterhöhung den Güterverkehr der Schifffahrt gänzlich entziehen und dem Frachtfuhrwesen zuführen werde. Die „Kaufmannschaft" vertraute der Einsicht der Herren Aeltermänner und meinte, die Oberländer müßten die höheren Frachten bezahlen und werde doch dadurch den „armen Schiffern" geholfen. Als jüngster Anwesender und erst vor wenig Monaten etablirter Kaufmann, kam ich natürlich zuletzt zu Wort, und obgleich mir die Verhältnisse ganz neu und unbekannt waren, so erschien mir der Antrag auf eine fernere Erhöhung der schon ganz unmäßigen Fracht so wenig motivirt und so grundsätzlich verkehrt, daß ich „mit geziemender Bescheidenheit" die Meinung aussprach, daß die Einnahme der Schiffer sich durch die Frachterhöhung nicht vermehren, sondern bedeutend vermindern müßte, und daß man sehr schlecht für die Schiffer sorge, wenn man den Güterzug von der Weser auf den Landweg verweise; auch drückte ich mein Erstaunen darüber aus, daß nur von dem Interesse der privilegirten Schiffer und gar nicht von dem Interesse des bremischen Handels, der doch eine schwere Concurrenz mit andern Seestädten zu bestehen habe, die Rede sei. Diese meine Anschauungsweise erregte allgemeines Staunen und die größte Verwunderung; sie führte aber zu einer weiteren Berathung, und dahin,

daß sämmtliche Herren meine Auffassung als die richtigere erkannten, und mich ersuchten, in die Schifffahrtsdeputation einzutreten, welche mit der speciellen Leitung der Oberweserschifffahrt betraut war. Der Antrag des Collegiums auf Frachterhöhung wurde nun zurückgezogen, und nahm ich bereitwillig an, Mitglied der genannten Deputation zu werden. Hier bekam ich bald nähere Einsicht in die wirklich ganz heillose Wirthschaft, in welche man aus Sorge für das vermeintliche Wohlergehen der Schifffahrt gerathen war. Die Deputation, in deren Kreise ein gemüthlicher und freundschaftlicher Ton, auch der beste Wille etwas Nützliches zu schaffen, vorherrschte, übertrug mir die Führung der Correspondenz mit dem Inlande. Bisher hatte sich diese lediglich in Streit und Zank über höchst geringfügige Gegenstände bewegt, und war fast nur auf Frachterhöhungen und Unterstützung älterer Schiffer und ihrer Familien gerichtet und zwar aus Hülfscassen, welche man aus Abgaben von der Schifffahrt, also aus Frachtaufschlägen, bildete und stets zu vergrößern trachtete. Dagegen opponirten dann die Städte an der oberen Weser, weil sie ihre Speditionen mehr und mehr sich vermindern sahen, indem der Güterzug andere Richtungen suchte.

Da die Herren der Deputation auf meine von dem bisherigen Ideengange gänzlich abweichenden Ansichten bereitwilligst eingingen, gelang es mir in wenigen Wochen, die Harmonie mit den inländischen Handelsbehörden herzustellen, und hatte ich die Freude zu sehen, daß sehr bald an die Stelle fortwährender Opposition gegen Bremen ein vollständiges Vertrauen und Zusammenwirken trat. Das Thema der Correspondenz betraf jetzt die unerläßliche Reform der Schifffahrt, Einführung besser construirter Fahrzeuge, die bei geringerem Tiefgange größere Lasten tragen, und daher unter Verbesserung der wirklichen Einnahmen der Schiffer eine erhebliche Ermäßigung der Fracht zuließen; ferner die Wegräumung der Schifffahrtshindernisse im Strome der Weser, als welche ein Umbau der Hoyaer Brücke, deren enge und niedrige Joche eine Dampfschifffahrt unmöglich machten, die Beseitigung der Wehre und Schleusen zu Hameln und Münden, Entfernung der Liebenauer Steine und einer großen Zahl von Sandbänken und anderer Erschwernisse angesehen wurden. Endlich und ganz besonders bildete die große Zahl der Erhebungsstellen der Weserzölle einen Gegenstand der Beschwerdeführung; denn an jeder dieser Stellen mußten die Schiffer anlegen, ihre Manifeste durchsehen lassen, und in der Regel mehrere Tage auf Abfertigung warten. An eine Aufhebung dieser Zölle wagte man damals noch nicht zu denken.

Da unter allen Weseruferstädten über alle diese Fragen völliges Einverständniß herrschte, wurden die Magistrate der Städte veranlaßt, ihre Regierungen zu bestürmen, bei allen diesen Uebelständen Wandel zu schaffen. Der Erfolg war ein sehr langsamer, weil bei den Regierungen, namentlich der hannoverschen, die Ansicht vorwaltete, daß der Güterzug auf dem Landwege dem Lande vortheilhafter sei als der Wassertransport und namentlich die Landtransitzölle mehr eintrugen als die Weserzölle.

Als ein großer Uebelstand erwies sich, daß bei dem Hochwasser im Frühjahr die Leinpfade für den Schiffszug von Bremen bis Hoya oft monatelang überschwemmt waren, und da es kein anderes Mittel gab, die schweren Flußschiffe gegen den Strom vorwärts zu bringen, als vermittelst des Pferdezugs auf den Leinpfaden, so mußte die Schifffahrt im Frühjahr so lange ruhen, bis das Hochwasser sich verlaufen hatte und der Sommer-Wasserstand eingetreten war. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, schlug ich 1833 vor, ein Schleppdampfschiff zu bauen und durch dieses die Frachtfahrzeuge bis Hoya schleppen zu lassen. Zwar hörte hier die Dampfschifffahrt wegen der Enge der Brückenjoche auf, allein es würde dadurch schon sehr erheblich geholfen werden, weil oberhalb Hoya die Leinpfade nur bei den höchsten Wasserständen der Ueberschwemmung ausgesetzt waren. Ein Schleppdampfschiff war damals etwas neues in Deutschland, denn auf dem Rheine und auf der Elbe waren erst einige schwache Versuche mit Remorqueurs gemacht, auf anderen deutschen Strömen noch nicht. Es sollten die Actionaire auf Vortheil, außer 4 pCt. Zinsen, verzichten, das Schiff, wenn es zum Schleppen auf der Oberweser nicht verwendet werde, auf der Unterweser Personen fahren. Die Kosten sollten nicht den zu schleppenden Schiffen zur Last fallen, um Ungleichheiten der Frachten zu vermeiden, vielmehr sollte ein kleiner Frachtaufschlag allgemein auf das ganze Jahr repartirt, und der Nutzen bei der Personenfahrt, nach Deckung der Zinsen des Anlagecapitals und des Zuschusses zu einem Reservefonds zur Ermäßigung des Frachtaufschlags verwendet werden. Dieser Frachtaufschlag erschien jetzt schon um so unbedenklicher, als bereits in Folge der Einführung zweckmäßiger gebauter Frachtschiffe eine erhebliche Herabsetzung der Flußfrachten eingetreten war. Die Idee fand großen Beifall, das Capital wurde gezeichnet und das Schiff, welches ich „Roland“ taufte, in Bremen von Holz gebaut, die Maschine jedoch von Caird & Co. in Glasgow bezogen und so lange in der bemerkten Fahrt gehalten, bis neue Gesellschaften Anderes an seine Stelle setzten.

Kaum war diese Dampfschleppfahrt in befriedigender Weise ins Leben getreten, so knüpfte sich daran der Wunsch, eine Dampfschifffahrt für Personen von Bremen bis Hameln und von Hameln bis Münden zu versuchen. Diese war aber nur möglich, wenn die Hoyaer Brücke umgebaut und die Liebenauer Steine aus der Weser entfernt würden. Es wurde daher gegen diese Hindernisse in den Zeitungen agitirt und die hannoverschen Weserstädte bewogen, sich mit Petitionen an die königliche Regierung in Hannover zu wenden und um Abhülfe zu bitten. Da der Lärm gar zu arg wurde, entschloß man sich in Hannover, die Hoyaer Brücke umzubauen. Wegen der Liebenauer Steine erfolgte jedoch keine Verfügung. Wenngleich nun nach Beendigung des Umbaus der Hoyaer Brücke diese nicht mehr ein Hinderniß für die Dampfschifffahrt sein würde, so blieb eine Weiterfahrt wegen der Liebenauer Steine noch immer unthunlich, weil zwischen denselben nur Raum für das Passiren der gewöhnlichen Flußschiffe vorhanden war. Kaufleute und Schiffer längs des ganzen Weserstroms hatten seit längerer Zeit bei der hannoverschen Regierung petitionirt, jene Steine beseitigen zu lassen, aber stets die Antwort erhalten, daß eine Entfernung dieser „Felsen" unmöglich sei. Da begab es sich, daß der Schiffer Georg Rolff aus Minden, ein sehr unternehmender Mann, zu mir kam und sich bereit erklärte, die gedachten „Felsen" weg zu schaffen, wenn ihm die Kosten dieser Arbeit, die er auf 250 Thaler veranschlagte, ersetzt würden. Nachdem ich mit dem Collegium Seniorum über die Frage Rücksprache genommen, konnte ich dem Schiffer Rolff die verlangten 250 Thaler zusichern, wenn es ihm gelänge, das gedachte Schifffahrtshinderniß zu beseitigen. Rolff wandte sich darauf an den hannoverschen Amtmann zu Liebenau und erbat sich die Erlaubniß zur Fortnahme jener „Felsen" oder Steine. Der Amtmann, durchdrungen von der Ueberzeugung der Unmöglichkeit, die Felsen wegzuschaffen, auch vielleicht nicht ahnend, daß höheren Orts noch andere Gründe vorwalten könnten, jene Felsen an ihrer Stelle zu conserviren, weil, wie schon erwähnt, zu jener Zeit man zu Hannover es für das Land vortheilhafter hielt, wenn der Gütertransport sich auf den Landstraßen bewege, als auf dem Wasserwege, gab spöttisch seine Zustimmung mit der Andeutung: „damit könne er gehen". Rolff fuhr darauf mit einem Floß nach Liebenau, sprengte die Steine auseinander, lud sie auf sein Floß und fuhr damit nach Bremen, wo er sie auf dem Werder landete, und mir anzeigte: „Da liegen die Steine". Er erhielt seine 250 Thaler

und machte dabei noch ein gutes Geschäft. Damit war die Sache aber noch lange nicht zu Ende. Der Amtmann zu Liebenau, erschrocken über seine unbedachtsame Zustimmung zu dem Rolff'schen Antrage, begann nun einen Strafprozeß gegen Rolff wegen „unerlaubter Ausfuhr von Steinen" aus dem Königreiche, denn diese Ausfuhr war verboten, weil man die Steine möglicherweise zum Chausseebau verwenden könnte. Nachdem der Prozeß eine Zeit lang gedauert und dem Rolff viele Scherereien und Zeitverlust verursacht hatte, kam die Sache zur Kunde des hannoverschen Ministers des Innern, des Herrn von der Wisch, welcher den Prozeß beseitigte.

Damit war man nun einen bedeutenden Schritt weiter gekommen, und eine Dampfschifffahrt von Bremen bis Hameln ermöglicht. Die Nothwendigkeit, eine geregelte Dampfschifffahrt auf der Oberweser ins Leben zu rufen, trat jetzt in den Vordergrund, und bemühte ich mich nun eine Actien-Gesellschaft zu Stande zu bringen, um eine Anzahl leicht gebauter Dampfer zur Fahrt zwischen Bremen und Hameln und nicht minder zwischen Hameln und Münden anzuschaffen. Da ein Umbau der engen Hameler Schleuse auf lange Zeit hinaus noch als aussichtslos angesehen wurde, war eine Unterbrechung der Dampfschifffahrt zu Hameln nicht zu vermeiden. Die Sache fand Anklang und kam dieselbe bald zu Stande, und zwar nicht nur durch Betheiligung in Bremen, sondern auch in Minden, Hameln, Münden und anderen Oberweserplätzen. Obgleich der Hauptantheil in Bremen genommen war, so hielt man doch dafür, daß man den Sitz der Direction nach Hameln verlegen solle, und daß eine Concession für die Gesellschaft als einer „wesentlich hannoverischen" von der hannoverschen Regierung zu erwirken sei, weil man annahm, daß wenn Letzteres gelänge, man ein Mittel gewinnen werde, eine bessere Willfährigkeit bei der hannoverschen Regierung für die Verbesserung der Fahrbahn der Weser zu erlangen. Bremischerseits wurde daher den Actionären vorgeschlagen, den Sitz der Verwaltung nach Hameln zu verlegen, welches allseitig angenommen wurde. Zum Director wählte man den Advocaten Dr. Wermuth, welcher sich der Sache mit großer Energie und Liebe annahm, und die Regierung in Hannover auf das Nachdrücklichste bestürmte, die Strombahn der Weser zu verbessern, und zwar mit sehr günstigem Erfolge.

Um diese Zeit wurde auch ein Versuch gemacht, einen Theil des bedeutenden Güterzugs, der von Hull sich über Hamburg nach dem

Innern Deutschlands bewegte, nach der Weser zu ziehen. Es gelang die Mittel zu finden, um zwei Dampfer, welche die Namen Hengist und Horsa erhielten, in Fahrt zu setzen. Der Versuch mißlang aber gänzlich, weil der Gütertransport sowohl auf der Unterweser vermittelst der Leichter als besonders landeinwärts so langsam und theuer sich erwies, daß nur sehr wenige Güter für diese Linie gewonnen werden konnten und das Unternehmen aufgegeben werden mußte.

Diese Schifffahrts-Deputation war höchst interessant, indem dieselbe einen Ueberblick der bremischen Verkehrsverhältnisse mit dem Inlande gewährte, und recht augenfällig darlegte, was Alles noch geschehen müsse, um Bremen concurrenzfähig mit Hamburg und den niederländischen Häfen zu machen. Das Collegium der Aeltermänner unterstützte die Schifffahrts-Deputation auf das Kräftigste, und wenn dasselbe vor 1830 die Dinge unrichtig aufgefaßt hatte, so lag das an der damals allgemein vorherrschenden Anschauungsweise. Es war offenbar die eigene Schuld der bremischen Kaufmannschaft, wenn bei den Verkehrs-Verhältnissen mit dem Inlande eine völlige Stagnation und Versauerung eingetreten war, weil sie sich um ihre Interessen, die sie auf dem Kaufmanns-Convente zur Geltung bringen konnte, gar nicht bekümmerte, und Alles dem Collegium Seniorum überließ. Der Seeverkehr und die Seeschifffahrt war interessanter und lohnender als der Handel nach dem Inlande, welcher nur unter unendlicher Plackerei, namentlich auch hinsichtlich des Zollwesens, zu betreiben war. Eine Folge davon war, daß es in Bremen nur wenige wohlhabende Handlungshäuser zweiter Hand gab, und daß eine große Abneigung vorherrschte, sich mit dem Absatze nach dem Inlande zu befassen.

So kam es denn, daß die Seehandel treibenden Kaufleute die erste Rolle in Bremen spielten. Aus ihnen ergänzte der Senat seine kaufmännischen Mitglieder, und das Collegium der Aeltermänner bestand, abgesehen von einigen Weinhändlern, fast nur aus Männern dieser Kategorie. Es gehörte in der That zu den Ausnahmen, wenn ein Mann der zweiten Hand, wie man die nach dem Inlande handelnden Kaufleute zu nennen pflegte, in eine Commission oder eine Deputation gewählt wurde. Es war daher ganz natürlich, daß alle Verhältnisse, die sich auf Seehandel bezogen, die willfährigste Berücksichtigung fanden, daß man kein Bedenken trug, erhebliche Summen auf Hafenanlagen, Verbesserung der Fahrbahn der Unterweser und andere dahin zielende Anlagen und Anstalten zu verwenden, während um die Verhältnisse zu

dem Inlande sich Niemand bekümmerte. In der That erschienen denn auch die Dinge „im Reich" mit ihren zahllosen Zollstätten und abgesonderten Zolldistricten, Flußzöllen, Transitzöllen, Münzen, Gewerbesteuern u. s. w. als ein entsetzlicher Wirrwarr, vor dem man sich thunlichst hüten müsse. Als nun in der Mitte der dreißiger Jahre der sich ausbreitende Zollverein dem Unwesen, wenigstens zum guten Theile, ein Ende zu bereiten anfing, verstand man in Bremen die Sache so wenig, daß man die Entstehung und Ausbreitung des Zollvereins für ein großes Unglück hielt, und demselben Hindernisse in den Weg zu legen sich bemühte, wovon der sich jedoch bald überlebende Eimbecker Vertrag ein redendes Zeugniß gab. Dieser Eimbecker Vertrag bezweckte eine Verpflichtung Seitens des Königreichs Hannover, des Kurfürstenthums Hessen, mehrerer Thüringischen Herzogthümer und Bremens dem Zollverein sich nicht anzuschließen, um den Weg, wie man vermeinte, von der Nordsee nach dem südlichen Deutschland offen zu halten. Die Unhaltbarkeit des Vertrages zeigte sich jedoch schon kurze Zeit nach seinem Abschluß, indem Kurhessen und die Thüringischen Herzogthümer, dem Drange der Nothwendigkeit nachgebend, sich dem Zollverein anschlossen.

Das beständige Schelten des bremischen Publicums, namentlich auch in dem damals sehr tüchtig von Daeves redigirten Localblatte „der Bürgerfreund", auf den Zollverein, veranlaßte mich durch eine Reihe von Artikeln, die ich diesem Blatte übergab, dem Vorurtheil wider die Ausbreitung des Zollvereins entgegenzutreten, und darzuthun, daß grade in der Letzteren das Mittel gefunden werden müsse, die unzähligen, in jedem Staate verschiedenen, Zollplackereien loszuwerden, sowie daß sich dadurch ein Gebiet bilde, in welchem für die Entwickelung einer tüchtigen Industrie ein freier Raum gewonnen werde, was um so mehr dem bremischen Interesse entspreche, als der bremische Handel sich vorherrschend mit solchen Rohstoffen beschäftige, welche für industrielle Zwecke Verwendung fänden. Ich ging sogar noch weiter, indem ich durch eine Broschüre „Ueber das Verhältniß Bremens zum Zollverein" (1837, J. G. Heyse's Buchhandlung) versuchte darzulegen, daß, unter Voraussetzung zweckmäßiger Einrichtungen, sogar ein Anschluß Bremens an den Zollverein, insofern die Nachbarstaaten ein Gleiches thäten, keineswegs etwas Entsetzliches für dasselbe sein würde. Da damals in Hannover und Oldenburg nicht die allermindeste Neigung zu einem Anschlusse an den Zollverein bestand, konnte auch von einem

Anschlusse Bremens nicht die Rede sein; es handelte sich daher auch nur um den Zweck, den Haß gegen den Zollverein zu brechen, und dahin zu wirken, daß die bremische Politik auf die richtige Bahn geleitet werde.

Der nächste Zweck dieser Schrift war daher, die vorherrschenden ganz irrthümlichen Ansichten über den sich entwickelnden Zollverein zu berichtigen. Sie verbreitete sich zunächst über den Zustand des „Handels Bremens" während des ersten Drittheils des Jahrhunderts bis in die Mitte der dreißiger Jahre, und stellte dar, wie bedenklich derselbe angesichts der überwiegenden Concurrenz der niederländischen Häfen und Hamburgs sich gestaltet habe. Es wurde hervorgehoben, auf welchen Grundlagen der bremische Handel und die bremische Seeschifffahrt sich bewege, und wie sehr beide durch die in Bremen damals bestehenden vielen Zuckerfabriken, Tabacks- und Cigarrenfabriken, Seifensiedereien, Schiffsbauereien u. s. w. eine erhebliche Förderung erhielten, indem die fabricirte Waare, bei den heillosen Frachtverhältnissen, landeinwärts ein weiteres Absatzgebiet zu gewinnen vermochte als die Rohstoffe. Außerdem wurde auf den Vortheil verwiesen für manche Rohstoffe, namentlich Rohzucker und Taback, Käufer am Platze zu finden, und ferner erwähnt, in welcher Weise der Detailhandel dahin wirke, den Absatz nach dem Inlande auf 20 Meilen in der Runde zu befördern, während der Großhandel bei Versendungen nach dem Inlande mit der Concurrenz anderer Handelsplätze zu kämpfen habe. Es wurde dann ausführlich angegeben, was Noth thue, um den bremischen Großhandel concurrenzfähig mit andern Seehäfen zu machen, und die Erlangung dieses Zieles als die Aufgabe der bremischen Handelspolitik bezeichnet.

Uebergehend zu dem „deutschen Zollverein" wurde geschildert, welch ein Segen derselbe für Deutschland sei, indem dadurch an die Stelle zahlloser, einen vernünftigen Verkehr fast zur Unmöglichkeit machender, Zollerhebungen für ein weites Gebiet ein freier Verkehr eintrete. Es wurde ausgesprochen: „das erste Erforderniß für das Aufblühen der Industrie ist Freiheit im Absatz in einem großen viel verbrauchenden Ländergebiete. Nur wenn eine Fabrik ihre Waaren in großen Massen abzusetzen im Stande ist, kann sie wohlfeil arbeiten, und in den Besitz der Mittel gelangen, sich jede Verbesserung und neue Erfindung zu Nutz zu machen." Die sehr mäßigen Schutzzölle des neuen Vereins hatten daher nicht zur Folge, daß die Consumenten zu Gunsten der Fabrikanten

besteuert wurden, sondern die Gewinnung eines großen Absatzgebietes setzte die Letzteren nicht nur in den Stand, ihre Erzeugnisse an die inländischen Abnehmer wohlfeiler zu liefern, sondern zugleich auf fremden Märkten in die Mitbewerbung mit anderen Industrievölkern zu treten.

Es wurde dann auf die Vortheile hingewiesen, welche für den bremischen Handel aus der Blüthe einer binnenländischen industriellen Thätigkeit hervorgehen müßten, da Bremen den Fabrikanten die Rohstoffe aller Art liefern, und andererseits deren Erzeugnisse dem Auslande zuführen könne. Daher sei es durchaus verkehrt, den Zollverein mit scheelen Augen anzusehen.*)

Endlich wurde hervorgehoben, daß das Interesse Bremens dringend erheische, mit seinen Nachbarstaaten in eine freundliche Verbindung zur Förderung der gemeinsamen Handelsinteressen zu treten, und sogar die Eventualität eines Anschlusses Bremens an den Zollverein besprochen, für den Fall, daß derselbe sich bis an die bremischen Grenzen ausdehnen sollte, eine Veränderung, wodurch manche mit dem Großhandel in enger Berührung stehende Geschäftszweige erheblich betroffen werden würden.

Die in dieser kleinen Schrift angeführten Punkte, „was Noth thue, um den bremischen Großhandel concurrenzfähig

---

*) In jener Zeit habe ich in verschiedenen Aufsätzen darauf aufmerksam gemacht, auf welche Weise eine entstehende Industrie einen Ort in Wohlhabenheit versetzen kann. Man denke sich ein Dorf, das bis dahin nur von Ackerbau lebte und folgeweise nur mäßig einige Handwerker zu beschäftigen vermochte. Da entsteht durch einen talentvollen Unternehmer eine Fabrik in gedachtem Dorfe. Dieselbe beschäftigt mehrere hundert Arbeiter, welche theils aus anderen Gegenden herbeikommen, theils aus dem Dorfe selbst stammen. Diese Arbeiter erlangen einen sie befriedigenden Verdienst, und werden dadurch in den Stand gesetzt, vielen Handwerkern, Schneidern, Schustern, Schlachtern, Bäckern und Detaillisten lohnende Beschäftigung zu gewähren. Die Gelegenheit zu guten Vermiethungen von Wohnungen vermehrt sich und in Folge davon steigt der Grundwerth. Der Fabrikant giebt daher die Anregung, daß das ganze Dorf, nicht blos die Fabrikarbeiter, sondern auch die Handwerker, Detaillisten und Producenten von Lebensmitteln durch den gegenseitig eintretenden Verkehr zur Wohlhabenheit gelangen, und daß die vermehrten Einnahmen der Bevölkerung sie zu guten Verbrauchern von Colonialwaaren, Taback u. s. w. macht, welche die Seestadt neben den Rohstoffen für die Fabrik zu liefern hat. Daraus folgerte ich, daß eine Seestadt ein sehr großes Interesse an dem Aufblühen der Industrie im Inlande habe und es sehr verkehrt sei, wenn in den Seestädten der sich bildende und sich entwickelnde deutsche Zollverein geringschätzig angesehen werde.

mit anderen Seehäfen zu machen", bildeten in späteren Jahren im Wesentlichen die Grundlage meiner Bestrebungen.

Wie wenig man in Bremen daran dachte, die Schifffahrt von Bremen stromaufwärts zu erleichtern, davon gab der Umstand ein auffallendes Zeugniß, daß an der hölzernen Brücke über die große Weser, an deren 12 Jochen 11 Wassermühlen lagen, so daß 11 Joche völlig für die Schifffahrt abgesperrt waren, nur allein das zwölfte, schmalste, dem Ufer der Altstadt nächste Joch zum Durchfahren der Schiffe benutzt werden konnte, und auch dieses nur dann, wann der Wasserstand der Weser nicht zu hoch und auch nicht zu niedrig war. In allen solchen Zeiten konnten die Oberweserschiffe wohl unterhalb der Brücke Ladung vom Lande oder vom Bord anderer Schiffe einnehmen; aber sie mußten oft Monate lang warten, bis der Wasserstand der Weser das Passiren des einen Joches der Brücke gestattete, während die übrigen Joche ein gutes Fahrwasser dargeboten hätten, wenn sie nicht durch die Wassermühlen gesperrt wären. Als aber der allgemeine Sturm gegen die Schifffahrtshindernisse des Stroms losgebrochen war, erkannte man in Bremen den Mißgriff früherer Zeiten, kaufte die Mühlen an und beseitigte sie.

Wenn man im Laufe der dreißiger Jahre wohl angefangen hatte zur Erkenntniß der Hindernisse und Schwierigkeiten zu gelangen, welche dem bremischen Handel in der Concurrenz mit den ungleich besser belegenen niederländischen Häfen, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, sowie mit dem gewaltigen Hamburg entgegenstanden, so war man doch ziemlich rathlos in Angabe der Mittel zu deren Beseitigung. Denn wenn auch einige sehr störende Schifffahrtshindernisse für die Oberweserfahrt beseitigt wurden, so wollte das doch nicht ganz viel bedeuten. In Folge der schlechten Bauart der Oberweserschiffe, des überaus mangelhaften Fahrwassers, der Flußzölle und der großen Zahl von Erhebungsstellen, welche einen kostspieligen Aufenthalt zur Folge hatten, besonders endlich der Schifferverbände, welche von dem alten Herkommen und den übermäßigen Frachtsätzen nicht weichen wollten, blieb der Flußtransport so ungemein langdauernd, und stellten sich die Frachten so hoch, daß der bremische Handel vorherrschend auf das enge Flußgebiet der Weser und ihrer Nebenflüsse beschränkt blieb. Hatte man Versendungen nach der Maingegend oder darüber hinaus zu machen, so blieb für werthvolle Waaren nur der Transport durch Fuhrwerk benutzbar, für weniger werthvolle Waaren jedoch, welche die Stapel-

artikel Bremens bildeten, mußte der Seeweg von Bremen nach Rotterdam, und von da der Transport auf dem Rhein und Main nach Thüringen, Bayern und Württemberg eingeschlagen werden, weil dieser sich als der wohlfeilere herausstellte. Von einem Transporte nach Oesterreich und der Schweiz konnte nicht die Rede sein, weil Hannover einen Transitzoll von 1/6 Thaler und der Zollverein einen solchen von 1/2 Thaler für den Centner von allem von den Hansestädten durchgehenden Gute erhoben, während der Transitzoll des Zollvereins von allen aus den Niederlanden vermittelst der Rheinhäfen nach der Schweiz und Oesterreich auf dem Landwege durchgehenden Waaren nur auf einen Kreuzer für den Centner gestellt war. Die handelspolitische Weisheit stand daher damals überall in Deutschland auf einer sehr niedrigen Stufe. Man trieb den Handel auf solche Weise aus den eigenen nach den fremden Häfen. Etwas besser stellte sich die Sache für Hamburg, indem dieses vermittelst der großen Elbe, die, obgleich auch in mangelhaftem Zustande und durch Flußzölle beschwert, immerhin unendlich viel besser war als die Weser, doch Oesterreich erreichen konnte. So saß denn der bremische Handel eingeklemmt zwischen örtlich begünstigten Nachbarn und Concurrenten, und wäre erdrückt und auf ein sehr geringes Maaß beschränkt worden, wenn nicht ein anderer Umstand einen Ausgleich herbeigeführt hätte.

Dieser Ausgleich entwickelte sich aus dem Drucke der Verhältnisse durch die Energie der bremischen Kaufleute. In den zwanziger Jahren war der Rückgang im bremischen Handel am auffallendsten. Die jungen Kaufleute sahen ein, daß für sie in Bremen keine Zukunft blühe; sie begaben sich daher nach Amerika und Ostasien und errichteten daselbst zahlreiche Etablissements, mit welchen die Mutterstadt Verbindungen anknüpfte, und da inzwischen die Auswanderung aus Deutschland die Richtung über Bremen nahm, fanden dessen Schiffe lohnende Verwendung. Durch einträgliche Ausfrachten wurden die Rheder in den Stand gesetzt, die Rückfrachten billig zu stellen, oder auch für eigene Rechnung die Schiffe zu füllen, daher Waarengeschäft und Fracht zu combiniren, und dadurch manche Belästigung des Transports landeinwärts auszugleichen. Es kam hinzu, daß an der Unterweser sich höchst talentvolle Schiffsbaumeister niedergelassen hatten, welche der bremischen Kaufmannschaft ausgezeichnete Schiffe lieferten, die sich bald in allen fremden Häfen große Gunst erwarben. Dadurch kam die Rhederei in Aufschwung, und der Handel hob sich trotz aller Widerwärtigkeiten bei

dem Absatz der eingeführten Waaren, zumal man den Letzteren seewärts nach den deutschen Ostseehäfen, nach Schweden, Dänemark, Norwegen und Rußland zu finden wußte, während das eigene Heimathland ihn durch Beschwerungen aller Art zurückwies.

Sah es mit dem Transport auf der Weser, und vermittelst der Speditionsplätze Minden, Carlshafen und Münden nach rückwärts gelegenen Ortschaften wie erwähnt aus, so verhielt es sich mit dem Fuhrtransport nicht besser. Das große und reiche Hamburg führte zu jener Zeit ganz außer Vergleich mehr deutsche Erzeugnisse seewärts aus als Bremen. Die Folge davon war, daß die Fuhrleute aus dem Inlande mit voller Fracht nach Harburg oder auf der Ostseite der Elbe nach Hamburg fuhren, und daher die Fracht nach dem Inlande erheblich niedriger stellen konnten, als die Fuhrleute, welche in der Regel nur mit halber Frachtladung oder leer nach Bremen kamen, und sich daher an der Fracht nach dem Inlande erholen mußten. So geschah es denn, daß die Fuhrfrachten von Bremen nach dem Inlande durchweg erheblich höher waren, als von Hamburg, wozu noch kam, daß für solchen Transport von Bremen ab stets der hannoversche Transitzoll zu erlegen war, während Hamburg denselben bei dem Transport nach Sachsen, Baiern, Böhmen u. s. w. auf dem Wege über Magdeburg umgehen konnte, wobei freilich der mecklenburgische und lauenburgische Transitzoll eintrat, der aber dem hannoverschen nicht gleichkam. Der Nachtheil der höheren Frachten mußte durch niedrigere Waarenpreise ausgeglichen werden, was zwar auf die Dauer nicht zu halten war, aber doch einstweilen sich durch die geschilderten Verhältnisse der Seeschifffahrt möglich machen ließ.

Unter diesen Umständen erwartete man Abhülfe von der großen Erfindung unserer Zeit, von einer Eisenbahn. Allein diese Hoffnung schien in recht weiter Ferne zu liegen, da man die Anschaffung der dazu erforderlichen Geldmittel für gänzlich außer Frage gestellt ansah. Man war daher sehr erfreut, als verlautete, daß eine englische Gesellschaft beabsichtige, eine Eisenbahn von Hamburg und Bremen nach Walsrode und von da nach Hannover zu bauen. Gewisses lag freilich nicht vor, und harrte man daher in Geduld der Dinge die da kommen sollten.

Die Sache wurde in Bremen als ein großes Geheimniß behandelt, und fanden darüber vertrauliche Besprechungen zwischen einer Commission des Senats, an deren Spitze der Bürgermeister Smidt stand, und einem

Ausschusse des Collegiums der Aeltermänner statt. Auf Grund dieser Berathungen wurde mit der hannoverschen Regierung correspondirt, von beiden Seiten dachte man jedoch nicht daran, namhafte Geldmittel an ein solches Experiment zu wagen. Man brachte mehrere Jahre mit Berathungen zu, und ließ die Sache dann einschlafen. Im Jahre 1840 tauchte nun in Hannover die Idee auf, für Rechnung des Staats eine Eisenbahn zu bauen, und war auch davon die Rede, dieses in Gemeinschaft mit den Hansestädten zu thun. Hiervon hörte im Frühjahr 1840 der Bürgermeister Smidt bei seiner Reise durch Hannover nach Berlin, wo er den Abschluß eines Vertrags zwischen Bremen und dem Zollverein in Betreff einer bereits an Holland und Hamburg zugestandenen Zollerleichterung für Zucker und Reis zu verhandeln hatte. Er ersuchte mich im Juli, mich auch auf einige Wochen nach Berlin zu begeben, um ihm als kaufmännischer Sachverständiger beiräthig zu sein. Hier gelang es mir unsern Bürgermeister zu veranlassen, bei dem Senate anzufragen, ob man ihn ermächtigen wolle, bei seiner Rückkehr nach Bremen in Hannover das Erbieten Bremens zu einer Betheiligung von 500,000 Thlr. an den Kosten einer Eisenbahn von Hannover nach Bremen vorzubringen. Die Antwort war, daß diese Anfrage große Heiterkeit im Senat erregt habe. Ein Weiteres zu erwidern, hielt man nicht für nöthig. Ich führe dieses an, um die Ansichten von 1840 zu kennzeichnen, die freilich ein halbes Jahr später in eine gänzlich veränderte Richtung umschlugen.

Im October 1840 klagte mir Smidt seine Noth darüber, daß er mit dem Ausschusse des Collegiums der Aelterleute in der Eisenbahnangelegenheit nicht aus der Stelle kommen könne. Keiner wollte sich auf eine Betheiligung Bremens mit Geldmitteln einlassen, und mag es im Senate wohl nicht viel besser ausgesehen haben; denn bei den älteren Herren herrschte damals eine entschiedene Abneigung nicht nur gegen Actienunternehmungen überhaupt, sondern vor allem gegen eine staatsseitige Betheiligung an Unternehmungen, namentlich von Eisenbahnanlagen. In der jüngeren Kaufmannschaft dagegen walteten andere Ansichten vor; man konnte daher erwarten, daß, wenn die Sache vor die Bürgerschaft gebracht werde, sie eine andere Wendung nehmen dürfte. Ich schlug daher eine directe Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft vor. Smidt meinte jedoch, das sei bedenklich und werde das Collegium der Aeltermänner verletzen, was er gern vermeiden wolle. Es sei daher zu wünschen, daß eine Anregung der fraglichen Art vom

Collegium ausgehe. Vielleicht sollte das auch auf den Senat wirken. Ich versprach ihm eine solche Anregung in acht Tagen zu schaffen, worauf er ungläubig den Kopf schüttelte. Ich betrieb darauf eine Berufung der sog. Handelsdeputation, bestehend aus einem Ausschusse des Collegiums und der Kaufmannschaft. In dieser Versammlung wurden nun die Mitglieder des Collegiums befragt, ob es wahr sei, daß eine geheime Commission der Aeltermänner mit dem Senat über eine Eisenbahn rathschlage, wovon die Kaufmannschaft keine Kunde habe. Man wollte dieses Anfangs nicht einräumen, konnte es aber doch nicht in Abrede stellen. Es wurde darauf beantragt, daß das Collegium den Senat auffordern möge, die Frage vor die Bürgerschaft zu bringen, damit diese durch Wahl einer Deputation die Sache weiter führe. Die Mitglieder des Collegiums lehnten dieses ab, worauf ich mir erlaubte zu bemerken, daß dann nichts übrig bleibe, als daß die Kaufmannschaft sich ohne Mitwirkung des Collegiums an den Senat wende, so sehr es zu bedauern sei, wenn die Kaufmannschaft ohne das Collegium vorgehe. Das wirkte. Die Herren erklärten nun, daß es so nicht gemeint sei, und man sich gern den Wünschen der Kaufmannschaft fügen werde.

Am folgenden Tage wurde ich zum Aeltermann erwählt, und als ich darauf den Bürgermeister Smidt besuchte, hielt er mir ein Papier entgegen, welches die gewünschte Erklärung des Collegiums enthielt, indem er mir zurief: „Da haben Sie auch sogleich Ihre Strafe bekommen“.

Die Bürgerschaft ging nun auf den Antrag des Senats ein, und wählte einen Vertrauensausschuß, der aus geeigneten Personen zusammengesetzt war.

Dieser Ausschuß sprach schon in seiner ersten Sitzung sich dahin aus, daß die Herstellung einer Eisenbahn nach Hannover eine Lebensfrage für Bremen sei und man staatsseitig sich reell dabei betheiligen müsse, und zwar dürfe damit nicht gesäumt werden, zumal Gerüchte umliefen, daß man in Hannover beabsichtige, zunächst eine Bahn von Hannover nach Harburg zu bauen und die Bahn nach Bremen der Zukunft zu überlassen. Die Gerüchte kamen zwar von mehreren Seiten, allein man hielt die Gefahr doch nicht für sehr nahe und blieb noch in zuwartender Stellung.

Da wählte man mich am 16. Februar 1841 in den Senat. So wurde ich denn plötzlich aus meiner kaufmännischen Laufbahn gerissen, und gerieth dadurch in meinen geschäftlichen und Privat-Verhältnissen in eine große Verlegenheit, zumal man mir solche Dinge übertrug,

welche meine häufige und längere Abwesenheit von Haus erheischten. Es kamen Nachrichten aus Hannover, nach welchen nicht bezweifelt werden konnte, daß Regierung und Stände beabsichtigten, eine Eisenbahn von Hannover nach Harburg zu bauen, und die Bahnverbindung mit Bremen auf sich beruhen zu lassen. Der Senat beschloß daher eines seiner Mitglieder nach Hannover zu senden, um genaue Erkundigungen einzuziehen und zu versuchen, die Meinung über die Bremer Bahn wieder empor zu bringen. Zu meinem nicht geringen Schrecken wurde ich dazu ausersehen und ohne weitere Instruction und Beglaubigung sofort nach Hannover geschickt. Ich kannte keinen einzigen Menschen in Hannover, weder persönlich noch dem Namen nach, und da man senatsseitig nicht für gut fand mir irgend etwas schriftlich mitzugeben, was zu meiner Legitimation dienen konnte, war ich auf mich selbst allein angewiesen. Das Einzige was mir zu Nutzen kam, war, daß ein Bekannter mir den Namen eines Ständemitgliedes nannte, von welchem man annehmen durfte, daß er der Bremer Bahn günstig gestimmt sein werde, weil sein Wahldistrict von der Bahn berührt werden würde. Gleich nach meiner Ankunft in Hannover suchte ich diesen Mann auf und vernahm nun von ihm, daß unsere Sache als verloren anzusehen sei; denn, sagte er, der Bericht des Ausschusses für Eisenbahnanlagen sei bereits der Kammer vorgelegt und gehe dahin, daß eine Bahn von Harburg über Lüneburg, Uelzen und Celle nach Lehrte, zur Verbindung mit der Hannover-Braunschweiger Bahn, auf Staatskosten gebaut werde, und man die auch zur Sprache gekommene Bremer Bahn als wenigstens nicht eilig bezeichnet und der Zukunft überlassen habe. Der Ausschuß bestand aus den Deputirten von Harburg, Lüneburg, Uelzen, Celle und Hannover, sämmtlich Betheiligte bei dem Antrage, und war daher, wie es schien, keine Aussicht vorhanden, auch wenn es nicht schon zu spät gewesen wäre, auf dieselben einen Einfluß auszuüben. Ich ließ mir nun eine Liste sämmtlicher Abgeordneten beider Kammern und derjenigen Regierungsbeamten geben, welche eine Mitwirkung bei den Eisenbahnanlagen oder einen Einfluß auf dieselben haben könnten, und machte nach der Reihe weg meine Besuche. Dabei behandelte ich, und zwar nach den verschiedenen Persönlichkeiten variirend, den Text, daß Bremen den Centralpunkt des hannoverschen Handels bilde, mithin in dieser Beziehung eigentlich gleichsam eine hannoversche Stadt sei, denn der Handel Bremens und Hannovers bilde ein untrennbares Ganze. Wenn man nun eine andere Seehandelsstadt, nämlich Hamburg, die am ent-

gegengesetzten Elbufer belegen sei, durch Anlage der Eisenbahn begünstige, und den Centralpunkt des eigenen Handels zurücksetze, indem man den Handel von dem Letzteren nach einer mehr nach dem Osten und Süden gravitirenden Stadt verpflanze, so handle man schnurstracks gegen das hannoversche Interesse und mache einen ganz colossalen Fehlgriff. Die Richtigkeit dieser Argumentation konnte Niemand bestreiten. Viele Herren bedauerten, hierauf nicht früher aufmerksam gemacht zu sein, konnten mir aber keine Hoffnung machen, daß jetzt noch eine Aenderung des einmal eingeschlagenen Weges möglich sei. Die Männer der Regierung, Regierungsrath Braun, Legationsrath Neubourg, Generaldirector Dommes, Kanzleiräthe Hoppenstedt und von Hammerstein, sowie die Oberfinanzräthe Albrecht und Witte waren sehr freundlich gegen mich und stimmten meiner Ansicht zwar bei, aber stets mit dem Zusatze, es sei schon zu spät. Ich betrachtete nun meine Mission als verunglückt und machte meinen letzten Besuch, nach welchem ich abzureisen beabsichtigte. Dieser Besuch galt dem damals sehr gefürchteten und wegen seiner politischen Antecedentien von der liberalen Partei gehaßten Cabinetsrath Klenze, dem späteren General-Zolldirector. Dieser war unter den Regierungsbeamten der Einzige, der mich sehr kalt, förmlich und abstoßend empfing. Er ließ mich anfangs stehen, um zu vernehmen, was ich eigentlich wolle; als aber der Gegenstand anfing, ihn zu interessiren, bat er mich, auf dem Sopha Platz zu nehmen, setzte sich zu mir und ging nun mehr auf die Sache ein, als irgend einer der anderen Herren. Nachdem ich fast eine Stunde mit ihm gesprochen hatte, fand er das, was ich ihm gesagt, so wichtig, daß er den Wunsch aussprach, ich möge den Cabinetsminister von Schele besuchen. Ich erwiederte ihm darauf, daß es meine Absicht sei, nach einer Stunde abzureisen, daß ich aber bereit sei, in Hannover noch länger zu verweilen und dem Minister meine Aufwartung zu machen, wenn derselbe mich dazu auffordere. Herr Klenze bat mich nun, eine halbe Stunde in meinem Hotel zu verweilen, und würde ich dann die Aufforderung von dem Herrn Minister erhalten. Ich war kaum eine Viertelstunde in meinem Zimmer gewesen, als ein Diener mir eine Empfehlung von dem Herrn Minister von Schele brachte mit dem Ersuchen, ihm die Ehre meines Besuchs zu schenken. Ich kann nicht leugnen, daß mir etwas unheimlich zu Muthe war bei dem Gedanken, jetzt mit dem gefürchteten Cabinetsminister von Schele conferiren zu sollen, zumal die üblichen Formen für dergleichen Besprechungen mir gänzlich unbekannt waren. Ich ging

indeß sofort zu ihm. Es mochte etwa Mittag sein. Ich wurde sogleich in sein Privatcabinet geführt, und fand einen kleinen, bejahrten, schlichten Mann, der mich sehr freundlich empfing, und nachdem wir Platz genommen hatten, mich meine Ansichten über die Eisenbahnanlagen vortragen ließ. Er interessirte sich für Alles außerordentlich, breitete dann auf einem Tische Landkarten des Königreichs aus, auf welchen ich ihm zeigte, wie nach meiner Ansicht die Richtungen der hannoverschen Eisenbahnen hätten bestimmt werden müssen, nämlich von Hannover über Nienburg nach Osnabrück und weiter über Münster nach Cöln, von Nienburg über Verden nach Bremen, von Verden über Walsrode nach Harburg, und von Walsrode nach Hannover. Auf diese Weise würde der Eisenbahnverkehr durch das ganze Königreich gezogen, und für Bremen wie für Hamburg-Harburg die gradeste Linie nach dem Westen, Süden und Osten gewonnen sein. Der alte Herr war von dieser Idee ganz überrascht, rieb sich die Stirn und sagte sehr verdrießlich, die Sache sei schon verpudelt, man habe sich leider durch einen Vertrag gebunden, die Bahn von Harburg über Lüneburg, Uelzen und Celle nach Lehrte zu führen, und könne nicht mehr davon zurück. Es handelte sich nun um die Frage, die Bahn nach Bremen gleichzeitig mit der Bahn nach Harburg zu bauen. Daß dieses auch im Interesse von Hannover nothwendig sei, sah Herr von Schele ein, aber wie das jetzt noch zu machen sei, wollte ihm nicht einleuchten. Ich fragte ihn daher, ob die Regierung nicht die Majorität in der Ständeversammlung habe, worauf er erwiederte, daß solches nicht ganz der Fall sei, und er auch nicht, wie ich das anzunehmen scheine, über deren Stimmen verfügen könne. Darauf machte ich den Vorschlag, daß regierungsseitig der Antrag an die Kammer auf gleichzeitigen Bau der beiden Concurrenz-Bahnen gebracht und darauf hingewirkt werde, daß die regierungsfreundlichen Mitglieder der Kammer diesen Antrag unterstützten. Der Minister meinte, das könne man versuchen, man müsse aber, wenn es Eindruck machen solle, daran die Worte knüpfen „unter der Voraussetzung einer Betheiligung Bremens an den Kosten der Anlage“. Es war dieses im Laufe des Gespräches schon mehrfach berührt worden, und wenn ich mich auch nicht für ermächtigt halten konnte, dieses zuzusichern, so glaubte ich doch eine Geneigtheit dazu wohl blicken lassen zu dürfen. Der Minister äußerte nun ferner, daß er doch sehr bezweifle für den Antrag die Majorität zu gewinnen, worauf ich erwähnte, daß man auch auf die Opposition einwirken

müsse, denn darunter seien doch viele Mitglieder, deren Wahldistricte ein Interesse an der Bremer Bahn hätten. Ich bemerkte ihm dann, daß es mir nicht zustehe mich weiter einzumischen, daß aber, wenn der Herr Minister es wünsche, ich versuchen wolle, einige Herren der Opposition für die Idee zu gewinnen. „Thun Sie das, thun Sie das, ich bitte sehr darum, und theilen Sie mir das Resultat Ihrer Bemühungen mit", war die Antwort. Der alte Herr wurde sehr offenherzig, erläuterte mir seine politischen Ansichten und sagte, daß wenn man im Publicum ihn auch für einen schroffen Aristokraten halte, so sei doch keiner mehr als er von dem Wunsche erfüllt, das Land glücklich zu machen. Er machte überhaupt auf mich den Eindruck eines Ehrenmannes. Nach einer dreistündigen Unterredung verließ ich ihn und begab mich sofort zu meinem „guten Freunde", der mir bei meiner Ankunft in Hannover die Namenliste gegeben hatte. Ich sagte ihm, daß wenn von Seiten der Opposition ein Antrag wie der oben erwähnte gestellt werde, alle Aussicht da sei, daß er regierungsseitig gebilligt werde, auch daß es nicht unmöglich sei, die Regierung zu veranlassen, einen solchen Antrag einzubringen. Er bat mich nun Abends an einer Parteiversammlung der Opposition Theil zu nehmen, in welcher die Eisenbahnfrage berathen werden solle. Ich willigte ein, und fand lauter Herren versammelt, die ich bereits besucht hatte, gewahrte auch, daß meine Besuche nicht unfruchtbar gewesen waren. Alle hielten dafür, daß der fragliche Antrag entweder von dieser Seite gestellt, oder, wenn er von der andern Seite käme, unterstützt werden müsse. Mehrere Herren wünschten zu ihren Reden in der Kammer statistisches Material zu erhalten, womit ich aushelfen konnte, und das um so lieber that, als Zahlen immer einen großen Eindruck machen, und zwar oft am meisten auf diejenigen, welche sie nicht verstehen. Am andern Morgen theilte ich das Vorgefallene dem Minister mit, welcher darüber im höchsten Grade erfreut war und versicherte, er werde nun für das Weitere sorgen. Er lud mich dann zum Diner ein, bei welchem er mich mit auffallender Aufmerksamkeit behandelte, unter andern nach Tisch sich fast eine Stunde lang in einer Fensterbrüstung mit mir unterhielt, während die übrigen Herren herumstanden und sich langweilten.

Am andern Tage reisete ich nach Bremen zurück. Sofort beeilte ich mich, eine Denkschrift auszuarbeiten, in welcher das Interesse Hannovers an der Bremer Bahn klar gestellt wurde. Der Senat ließ dieselbe ohne Verzug drucken und in mehreren hundert Exemplaren in

Hannover, namentlich unter die Kammermitglieder, vertheilen. Ich habe diese Angelegenheit etwas ausführlich beschrieben, weil sie mein erstes öffentliches Auftreten betrifft, und weil die Entstehungsgeschichte unseres ersten Eisenbahnvertrags doch nicht ganz ohne Interesse sein möchte.

Etwa acht Tage nach meiner Heimkehr traf die Nachricht ein, daß der oben erwähnte Antrag in der hannoverschen Kammer mit 83 gegen 3 Stimmen angenommen sei, und daß sogar mehrere Mitglieder des Eisenbahnausschusses gegen ihren eigenen Bericht gestimmt hatten.

Nachdem von der hannoverschen Regierung der officielle Vorschlag der Anlegung einer Eisenbahn für gemeinschaftliche Rechnung von Hannover nach Bremen eingegangen war, beschloß der Senat nach Rücksprache mit dem Vertrauensausschusse der Bürgerschaft darauf einzugehen. Da es im Senate nicht üblich war, „junge Leute“ mit dergleichen wichtigen Unterhandlungen zu betrauen, wurde zur Vermeidung aller Eifersüchteleien der Herr Bürgermeister Smidt damit beauftragt. Dieser fand es jedoch für angemessen, seinerseits wieder den damaligen Archivar (später Syndicus und seit 1849 Senator) J. H. W. Smidt und mich zu substituiren, und wurden wir Beide darauf Hannover gegenüber als bremische Commissare bezeichnet. Hannover ernannte den Oberfinanzrath Albrecht und den Kanzleirath (später in Regierungsrath verändert) Hoppenstedt zu Bevollmächtigten. Die Unterhandlungen wurden bald in Hannover, bald in Bremen, auch in Verden und in Nienburg geführt, und dauerten volle vier Jahre. Mehrere Male wurden sie wegen Verschiedenheit der Ansichten ausgesetzt, einmal gänzlich abgebrochen. Es würde zu weit führen, in die Details dieser umfangreichen Verhandlungen einzugehen und die Schachzüge zu schildern, welche von beiden Seiten gemacht wurden. Es muß anerkannt werden, daß diese Unterhandlungen in der angenehmsten und freundschaftlichsten Weise geführt wurden, und daß, als man auf Schachzüge verzichtet hatte, mehrfach der Fall vorgekommen ist, daß die Gegner auf Fehlgriffe aufmerksam machten, und somit ein gegenseitiges Vertrauen sich ausbildete. Die Unterhandlung wurde besonders dadurch interessant, daß sich kein Vertragsvorbild fand, nach welchem man sich mehr oder minder richten konnte. Die ganze Sache, sowie das eigenthümliche Verhältniß, welches der Anlage zum Grunde gelegt wurde, war völlig neu, und mußte eine lebhafte Phantasie aushelfen, wo Erfahrungen eben nicht vorhanden waren. Eine große An-

nehmlichkeit bei diesen Verhandlungen war die Gelegenheit, die sich dabei darbot, in Hannover Bekanntschaften anzuknüpfen, die bald in wirkliche Freundschaften übergingen, so daß der Aufenthalt in Hannover, so unangenehm in mancher Hinsicht eine häufige mehrwöchentliche Abwesenheit von Haus aus sein mochte, doch sehr interessant zu sein pflegte. Der Vertrag, oder vielmehr die Verträge, wurden endlich am 14. April 1845 zu Nienburg unterzeichnet. Dieselben enthalten einen Codex für gesetzliche Bestimmungen in Betreff eines Zollcartells und über Verkehrserleichterungen, sowie in Grundzügen eine Andeutung der Politik, die ich nach meinem Eintritte in den Senat mir vorgesetzt hatte allmählich zu verwirklichen. Ich werde die leitenden Ideen, die den Verträgen zur Grundlage dienten, in thunlichster Kürze hervorheben.

Da das bremische Gebiet von der Stadt bis Sebaldsbrück nur etwa eine halbe deutsche Meile lang ist, konnte nicht davon die Rede sein, für diese Strecke eine rein bremische Bahn mit eigenem Betriebspersonal und Material zu errichten, und bei der hannoverschen Strecke sich etwa nur mit irgend einer Quote zu betheiligen; es erschien vielmehr zweckmäßig für die ganze Linie bis Hannover, oder wie man es später einschränkte, bis Wunstorf, völlig gemeinschaftliche Sache mit Hannover zu machen, der hannoverschen Eisenbahndirection die Leitung des Baues und des Betriebes zu überlassen, unter gemeinschaftlicher Beschlußnahme über Bauplan, Fahrtarife, Fahrplan und alle organische Bestimmungen. Zur Sicherung des bremischen Handels wurde im § 16 festgestellt, daß auf den beiden Concurrenzbahnen, Hannover-Harburg und Hannover-Bremen, gleiche Frachtsätze gelten sollten. Hannoverscherseits wurde angenommen, daß die Bahnhöfe zu Bremen und Hannover auf gemeinschaftliche Rechnung herzustellen seien, Ersterer zu gleichen Hälften, Letzterer zu 1/3 Antheil für Bremen. Dieses wurde bremischerseits abgelehnt, und darauf bestanden, daß Hannover seinen Bahnhof nach seinem Belieben und auf seine Kosten, Bremen dagegen den seinigen nach seinem Gutfinden, unter Verständigung mit Hannover wegen der technischen Einrichtungen, und auf bremische Kosten anzulegen habe.

Hätte man unsern Bahnhof für gemeinschaftliche Rechnung mit Hannover angelegt, so würden Areal und Baulichkeiten sicher nach dem Maaßstabe angelegt worden sein, den man damals an den Verkehr legte. Zu jeder ferneren Erweiterung hätte die Zustimmung Hannovers erwirkt werden müssen, und wären wir bei einer in Folge der Ausdehnung unseres Handels nothwendig werdenden Vermehrung der

Güterschuppen ganz von dem Willen Hannovers abhängig geworden. Wir wollten aber, trotz der Gemeinschaftlichkeit des Bahnunternehmens in unserem Staate selbst völlig freie Hand behalten und unsern Bahnhof anlegen, wie es unserm eigenen und alleinigen Interesse sowohl damals, als für die Folgezeit entsprechen möchte. Dahin gehörte zunächst das für den Bahnhof zu bestimmende Areal so groß zu bestimmen, daß voraussichtlich dasselbe für eine späte Zukunft ausreichend sei.*) Es wurde ferner die Idee ins Auge gefaßt, auf dem fraglichen Areale ein Schifffahrtsbassin, umgeben von Güterschuppen, anzulegen, wlches entweder vermittelst eines Canals nach der Lesum oder nach dem Bindwams unterhalb der Stadt mit der Weser in Verbindung zu setzen sei. Es schloß das nicht aus, daß an Stelle eines solchen Bassins mit einem Canale auch eine Eisenbahnverbindung mit der Weser treten könne. Das alles hing von Dingen ab, welche der Zukunft angehörten. In dem Vertrage mit Hannover hatte Bremen sich das Recht vorbehalten, auch andere Bahnen in den Bahnhof einmünden lassen zu können, unter Repartition der Kosten der Unterhaltung des Bahnhofs (welche dem Betriebe der Hannover-Bremer-Bahn zur Last fielen) und der Besoldung des Betriebspersonals auf die einmündende Bahn nach Maßgabe der Mitbenutzung des Bahnhofs durch die einmündende Bahn. Auch für solche Fälle mußte der Bahnhof Raum haben. Auf beiden Seiten des Begräbnißplatzes wurden Fahrwege unter der Bahn durchgeführt, um eine Benutzung der Bürgerweide ganz unabhängig von dem Bahnbetriebe möglich zu machen. Diese Fahrwege unter der Bahn hindurch wurden Anfangs von den hannoverschen und bremischen Technikern für unausführbar erklärt; es gelang mir jedoch, die Herren davon zu überzeugen, daß durch Senkung des Wasserspiegels in dem Graben des Begräbnißplatzes es doch möglich sei, dieselben herzustellen, und wurde somit deren Anlage durchgesetzt.

Eine Bahnhofsanlage unter den vorerwähnten Gesichtspunkten wäre, wenn dieselbe für gemeinschaftliche Rechnung mit Hannover stattgefunden hätte, gewiß nicht ausgeführt worden. Sie würde auf das augenblicklich für erforderlich erachtete Maaß beschränkt worden sein, und wenn, wie es jetzt schon der Fall ist, sich ergeben hätte, daß eine erhebliche Ausdehnung nothwendig sei, so würde dieselbe sowohl von

*) Bei dem außerordentlichen Aufschwung, den der bremische Handel seit 1850 genommen hat, indem er sich verfünffachte, hat sich schließlich ergeben, daß das für den Bahnhof in Aussicht genommene Areal dennoch nicht ausreichte.

dem guten Willen Hannovers abhängig, als auch mit unerhörten Kosten verbunden gewesen sein und sicher die doppelte und dreifache Ausgabe erheischt haben, ohne je die Beruhigung zu gewähren, daß man auch für die Zukunft gegen Raummangel gesichert sei. Die Zuführungsstraßen zum Bahnhofe, welche etwa 200,000 Thaler gekostet haben und auf Bahnhofskosten geschlagen wurden, würden, auch wenn der Bahnhof für gemeinschaftliche Rechnung angelegt wäre, doch Bremen allein zur Last gefallen sein.

Aus diesen Gründen hielten die bremischen Commissare es für das Beste, wenn jeder Theil die Kosten seines Bahnhofs allein trage. Sie erfreuten sich dabei der Zustimmung des Senats und des Vertrauensausschusses der Bürgerschaft.

Als, in Verbindung mit einem ausführlichen Berichte der unterhandelnden Commissare, dieser Vertrag über die Eisenbahn und der zweite Vertrag über verschiedene Verkehrsverhältnisse in der Bürgerschaft zur Berathung kam, fragte der Präsident zunächst die Mitglieder des Vertrauensausschusses, ob sie etwas zu bemerken hätten. Der Senior derselben, der Herr Aeltermann Heye, erklärte darauf, daß beide Verträge während der Verhandlungen mit dem Ausschusse berathen seien und dieser die Ueberzeugung ausspreche, daß das Mögliche erreicht sei, daß der Vertrag den bremischen Interessen entspreche und überhaupt auf gegenseitiger Billigkeit begründet sei, und man keine weitere Erläuterungen zu geben habe. Auf die weitere Frage des Präsidenten, wer das Wort begehre, schwiegen Alle. „Dann muß ich zur Abstimmung schreiten", sagte ferner der Vorsitzende „und fordere ich diejenigen auf, welche für die Annahme der Verträge sind, sich zu erheben". Die ganze Versammlung erhob sich einstimmig, und bewilligte ohne Discussion ca. 3 Millionen Thaler.

Der zweite Vertrag vom 14. April 1845, „die Regelung verschiedener Verhältnisse des Verkehrs u. s. w. betreffend", enthält in seinen ersten Artikeln allerlei Verabredungen zur Vermeidung von Zolldefrauden auf der unteren Weser, die für beide Contrahenten gleich wünschenswerth waren.*) Dabei wurde sorgfältig vermieden, von Hoheitsrechten auf der Weser zu sprechen, vielmehr wurde stets der Ausdruck gebraucht „längs des hannoverschen Weserufers", weil man bremischerseits den

*) Es betraf den zollseitigen Verschluß der Leichterfahrzeuge. Bremen wünschte denselben, um den Diebereien der Kahnschiffer, welche damals sehr arg waren, einen Riegel vorzuschieben.

Anspruch festhielt, daß die Weser vom bremischen Gebiete bis in die salze See ein freier Strom sei, auf welchem Niemandem Hoheitsrechte zustehen. Im § 10 dieses Vertrags bedang sich Bremen das Recht aus, eine Eisenbahn von Bremen direct nach Vegesack über die Lesum und durch hannoversches Gebiet, unter näherer Verständigung über die Specialien in Ausführung bringen zu lassen. Ungeachtet später 1850 oder 1851 durch den Bauinspector Stolpner die Vorarbeiten und Kostenanschläge für diese Bahn ausgearbeitet worden sind, hat man dennoch leider unterlassen, von dieser Befugniß rechtzeitig Gebrauch zu machen. Wäre man nicht zu ängstlich gewesen und hätte, als die Zeit dazu da war, sich nicht gescheut, eine Million auf ziemlich rentabele Weise anzulegen, so würde vieles später ganz anders gekommen sein. Diese Unterlassung war ein großer Fehler und ist nur zu entschuldigen durch die damals herrschenden politischen Wirren, welche den Muth zu kühnen Anlagen lähmten.

Der wichtigste Artikel in diesem Vertrage über die Verkehrsverhältnisse war der § 11. Er lautet:

„In Anerkennung des gemeinsamen Interesses der hohen contrahirenden Staaten, sowohl an Aufrechthaltung des Flors der Weserschifffahrt, als auch namentlich an einer solchen Vervollkommnung derselben, wodurch die Unterweser, soweit die Fluth reicht, der überseeischen Segel- und Dampfschifffahrt zugänglich gemacht und unterhalten werde, sind die hohen Contrahenten übereingekommen, die der Schifffahrt bisher entgegenstehenden Stromhindernisse im Laufe des Jahres 1845 durch Sachverständige gemeinschaftlich untersuchen und über die zweckmäßigste Beseitigung solcher Hindernisse ein Gutachten ausarbeiten zu lassen, um sich auf Grund desselben über die Ausführung jenen Zwecken entsprechender Arbeiten weiter zu berathen und zu vereinbaren."

Diesem Vertrage trat später 1845 Oldenburg bei. Die Sachverständigen der drei Uferstaaten machten 1846 ihre Voruntersuchungen, und übergaben im Spätherbst 1847 ihr Gutachten den drei Regierungen. Nach diesem Plane sollte von Vegesack ab bis Käseburg in der Mitte der Weser durch Einengung mittelst Schlengen und durch Baggerungen ein breites, tiefes Strombett geschaffen werden, so daß Schiffe bis zu 100 Last Tragfähigkeit bis Vegesack würden die Weser aufsegeln können. Die Kosten waren zu 575,000 Thaler Gold veranschlagt. Gegen Ende Februar 1848 trat ich in Hannover mit dem hannoverschen Commissar

(Oberfinanzrath Witte) zusammen, um über die Ausführung dieses Plans zu berathen. Kaum hatten wir uns niedergesetzt und wenige Worte über unseren Gegenstand gewechselt, als der Kellner hereintrat und ein Extrablatt der Hannoverschen Zeitung uns übergab. Es enthielt die Nachricht, daß in Paris eine Revolution ausgebrochen, Louis Philipp verjagt und eine provisorische Regierung gewählt sei, aus lauter unbekannten oder als revolutionär bekannten Namen bestehend, unter anderen auch Albert, ouvrier. Da war nun unser Austiefungsplan der unteren Weser sofort vergessen, wir ergingen uns in Vermuthungen über die Folgen dieses Ereignisses und waren nicht in Zweifel darüber, daß es nun auch in Deutschland losgehen, oder ein Krieg mit Frankreich ausbrechen werde. An eine Verständigung über den Austiefungsplan war jetzt nicht zu denken; ich reisete daher andern Morgens wieder nach Bremen zurück.

Inzwischen war auch eine Vereinbarung mit Oldenburg zu Stande gekommen, dahin, daß Bremen den Niederbürener Weserarm nach seinem Ermessen wieder schiffbar machen könne, indem sich beide Staaten in die Weserinseln zwischen Moorloosen und Vegesack dergestalt theilten, daß die Hoheit über 100 Fuß Breite dieser sämmtlichen Inseln längs des Niederbürener Arms an Bremen kam, während Letzteres auf den Rest derselben verzichtete. Es war dadurch in Bremens Hände gegeben, die Weser von Bremen bis Vegesack so weit auszutiefen, daß die europäische Schifffahrt bis zur Stadt gelangen könne, und sprachen die Techniker die Erwartung aus, daß dieser Zweck erreicht werden würde.

Somit hatte ich, zunächst auf dem Papiere, einen Theil meiner Pläne ausgeführt: eine Eisenbahnverbindung mit dem Inlande, welche in dieser Richtung Bremen mit concurrirenden Seeplätzen auf gleichen Fuß brachte, und eine Austiefung der unteren Weser in Aussicht genommen, welche wenigstens die Seeschiffe europäischer Fahrt bis nach Bremen zu bringen geeignet war. Aus meiner weiter unten folgenden Darstellung wird sich ergeben, daß eine fast zwanzig Jahre dauernde Correspondenz nöthig war, um den gedachten Plan nach einem beschränkteren Maßstabe zur Ausführung zu bringen.

Hinsichtlich der so sehr verwilderten Oberweser war inzwischen in Hannover, wo man bis dahin der Ansicht gewesen, daß der Gütertransport auf dem Landwege durch das Königreich zu begünstigen, der Wasserweg wenigstens nicht zu erleichtern sei, eine Wandlung der An-

sichten eingetreten. Der alte Oberbaurath Mosengel sagte mir ganz offen, daß höheren Orts jetzt eine ganz veränderte Auffassung dieser Frage obwalte, und der Kaufmannsstand fortan mit Hannover in Betreff der Correction der Oberweser zufrieden sein werde. Das ist denn auch in der That der Fall gewesen. Ich vermuthe, daß die handelspolitischen Gespräche, welche in Hannover geführt wurden, und besonders die Agitation der Direction der Oberweserdampfschifffahrt, welcher man absichtlich ihren Sitz in Hameln angewiesen hatte, unter der kräftigen Leitung des Dr. Wermuth, späteren Generalpolizeidirectors, und demnächst Landdrosten in Hildesheim, auf diese Wandlung der Ansichten von großem Einflusse gewesen sind. So kam denn auch in dieser Richtung eine Besserung.

Gleichzeitig mit den so eben besprochenen Verträgen fand eine Unterhandlung mit Hannover über einen Gegenstand statt, welcher während der vierziger Jahre einen großen Aufschwung zu nehmen versprach. Es war die Südseefischerei, und der Wunsch, für deren Erzeugnisse die Zollfreiheit im Steuerverein und demnächst im Zollverein zu erwirken. Bereits im Jahre 1843 waren 11 bremische Schiffe mit der Südseefischerei beschäftigt, und da damals dies Geschäft sehr rentabel sich zeigte, so war alle Ursache vorhanden anzunehmen, daß es sich noch bedeutend ausdehnen werde. Später ergab sich freilich, daß die Zahl der Fische in der Südsee sehr abnahm, vermuthlich weil sich dieselben in nördliche Regionen flüchteten, wo man ihrer nicht habhaft werden konnte. In Folge davon mußte der Betrieb der Fischerei in der damals üblichen Weise aufgegeben werden. Allein das wußte man in den vierziger Jahren nicht, und suchte man daher für die Sache ein nationales Interesse zu erregen. Ich verfaßte daher über den Gegenstand eine Denkschrift und ein Vertragsproject, welches ich, nachdem der Senat seine Zustimmung ertheilt hatte, im October 1843 der hannoverschen Regierung einreichte. Da diese Actenstücke einen Blick in die damals herrschenden Verhältnisse und Ansichten gewähren, auch ein Bild des Betriebes jener Fischerei darbieten, lege ich beide Papiere als Anlage A und B bei. Es fanden in den folgenden Jahren über den Gegenstand vielfache mündliche und schriftliche Erörterungen statt, es wurden Listen des Proviants, den die Schiffe mitnahmen, ausgearbeitet, um nachzuweisen, daß mit geringen Ausnahmen nur Landeserzeugnisse auf den Schiffen verbraucht würden. Allein die Zeit verging, und obgleich man in Hannover der Sache günstig gesinnt war,

konnte man doch nicht zu einem Entschluß kommen, und so zögerte sich eine Entscheidung über die Frage des Zollerlasses auf die Erzeugnisse der Fischereien hin, bis das Interesse für dieselbe anfing geringer zu werden und andere Ereignisse sie in den Hintergrund drängten. Indessen werden die beiden Actenstücke doch noch ein historisches Interesse in Anspruch nehmen.

Ich darf wohl nicht unerwähnt lassen, daß ich seit 1836 es mir angelegen sein ließ, auch in weiteren Kreisen richtigere Ansichten über den Handel und die Bedeutung der Hansestädte zu verbreiten, indem ich hauptsächlich durch die Augsburger Allgemeine Zeitung eine große Zahl handelspolitischer Aufsätze veröffentlichte. Es herrschte damals im Inlande die Mode auf die Hansestädte zu schelten, sie als englische Factoreien zu bezeichnen, und ihnen wie überhaupt den deutschen Küstenländern vorzuwerfen, wie gar weit sie in der Seeschifffahrt hinter andern seefahrenden Nationen zurückgeblieben seien. Man tadelte sie, daß sie nicht die Seemacht des alten Hansebundes conservirt hätten, und ähnliche Dinge mehr. Man warf ihnen ferner vor, daß sie im Gebiete der Künste und Wissenschaften gegen die größeren Residenzstädte und Universitäten im Inlande zurückständen, und behandelte sie wie eine Art Barbaresken. Diesem Treiben mußte entgegengetreten werden; denn ich hielt dafür, daß, gleichwie jeder Privatmann für die Wahrung seines guten Namens einzutreten hat, auch jeder Staat, zumal ein kleiner, berufen und verpflichtet ist, Angriffe auf seine Ehre mit Entschiedenheit, und wenn nöthig, mit einiger Derbheit zurückzuweisen; um sich in geachteter Stellung zu behaupten. Ich kehrte nun die Sache um, indem ich darauf hinwies, daß gerade das Inland die Schuld an dem Untergange der deutschen Seemacht trage; denn während andere Nationen sich als einheitliche große Staaten ausgebildet und Flotten geschaffen hätten, gegen welche die Kräfte einiger kleiner Seestädte nicht in Betracht kommen könnten, habe Deutschland sich um seine Seestädte gar nicht bekümmert, sie vielmehr gänzlich ihrem Schicksal überlassen. Das Reich sei auseinander gefallen, habe sich in einzelne Souveränitäten aufgelöst, und an nichts weniger gedacht, als gleich andern Nationen auch eine Reichsflotte zu schaffen. Während andere Nationen ihre Häfen als köstliche Kleinode zu schützen bemüht gewesen seien, ihren Verkehr mit dem Inlande auf jede thunliche Weise erleichtert hätten, habe man in Deutschland die schönen Ströme versanden, und es an Errichtung von Schifffahrtshindernissen

auf denselben nicht fehlen lassen. Man habe die Flußschifffahrt mit unerträglichen Flußzöllen und einer Unzahl von Flußzollerhebungsstellen belastet, nicht minder den Verkehr auf den Landwegen mit Transitzöllen und Zollplackereien aller Art beschwert, die Landstraßen niemals oder selten verbessert; und alle diese Quälereien beständen zur Zeit noch in voller Blüthe. Während die Schweiz und das südwestliche Deutschland ihren überseeischen Verkehr durch Frankreich über französische Häfen frei von Transitzoll betrieben, würde diesen Ländern der Verkehr mit den deutschen Häfen durch schwere Transitzölle des Zollvereins und des Steuervereins unmöglich gemacht. Es wurde dieses Alles im Einzelnen nachgewiesen, und dargelegt, daß man den deutschen Handel über Frankreich, Holland und Belgien entschieden begünstige, und denjenigen über die Hansestädte gradezu abweise.

Ungeachtet aller dieser Widerwärtigkeiten, die den deutschen Hansestädten im eigenen Vaterlande zu Theil würden, habe dennoch — so wurde in den erwähnten Artikeln weiter ausgeführt — der Handel von Hamburg und Bremen sich glänzend entwickelt. Hamburg sei unbestritten die bedeutendste Seehandelsstadt auf dem Continent von Europa, und Bremen sei in gleichem Verhältniß im Aufschwunge begriffen. Wenn Holland nur darauf hinarbeite, die Producte seiner Colonien nach Deutschland zu verkaufen, und wenig oder nichts an Erzeugnissen deutscher Industrie ins Ausland führe, bestehe in den Hansestädten ein ächt nationaler Handel, indem durch eigene Unternehmungen die Erzeugnisse Deutschlands im Austausch gegen fremde Rohproducte den zahlreichen hanseatischen Commanditen in allen Ländern der Erde zugeführt würden, welche dem Vaterlande einen vollständigen Ersatz für den Mangel an Colonien gewährten. Endlich brachte ich den Nachweis, daß die deutsche Handelsmarine nach der englischen in Europa die größeste sei, und sogar das kleine Bremen mehr über 500 Last große Handelsschiffe besitze, als selbst Frankreich. Diese „Entdeckung" erregte damals großes Aufsehen in Deutschland, und machte allen Nergeleien gegen deutsche Schifffahrt mit einem Schlage ein Ende. Auch auf den Vorwurf des Mangels an Rücksicht für Künste und Wissenschaften blieb ich die Antwort nicht schuldig. Ich setzte auseinander, daß es für Deutschland nothwendiger sei, ein paar tüchtige Seehandelsstädte zu haben, die ihren Beruf erfüllten, als noch einige Universitäten mehr. In einem Aufsatze der „Allgemeinen Zeitung" von 1840, überschrieben: „Die Eigenthümlichkeit Bremens" äußerte ich über diese Frage: „Die

Reisen der Bremer ins ferne Ausland, der beständige Verkehr mit demselben, das Interesse an der Schifffahrt und an Unternehmungen, geben freilich den geselligen Kreisen einen eigenthümlichen Anstrich, den der „„Süßwassermann““ selten begreift. Begebenheiten, Sitten, Gebräuche der überseeischen Ferne, verglichen mit demjenigen, was das Vaterland aufweiset, sind die vorherrschenden Gegenstände der Gespräche; ein Lesen, Studiren und Forschen ohne practischen Zweck ist hier nicht zu Hause, und muß da gesucht werden, wo man die Zeit dazu hat.

„Dieser Trieb in weite Fernen zu wandern, sich daselbst temporär niederzulassen, das Ausland zu durchforschen, eine leidenschaftliche Vorliebe für Seeschifffahrt und Alles, was sich daran knüpft, ein hartnäckiger Unternehmungsgeist, das ist die vorherrschende Eigenthümlichkeit der Bremer. In Amerika kennt man sie, im Vaterlande weiß man wenig davon, denn der flüchtige Besucher wird davon nichts gewahr, und der Bremer folgt der kaufmännischen Maxime, zu schweigen und zu handeln.“

Eine Reihe von Artikeln führte die Ueberschrift: „Bremen, der natürliche Hafen von Bayern, Württemberg, Thüringen und Hessen.“ Es wurde darin unter allen Formen auf die Verbesserung der Strombahn der Weser, Aufhebung der Weserzölle, und Beseitigung der Transitzölle gedrungen. Es veranlaßte das viele Nachklänge, aber die Wirkung kam erst viele Jahre später. Ich hatte indeß die Genugthuung zu finden, daß diese Artikel regelmäßig in fast alle deutsche Zeitungen übergingen, und daß das Schelten auf die Hansestädte, besonders auf Bremen, gänzlich verstummte.

Niemand hatte mehr Wohlgefallen an diesen Aufsätzen als der bayerische außerordentliche Gesandte bei den Hansestädten, der Freiherr von Hormayr. Er nahm viele der gedachten Artikel in seine „Fragmente“ auf, und schrieb auch selbst manches in demselben Sinne, obgleich nicht immer ganz zutreffend.

Ein kleiner Staat wie Bremen muß die öffentliche Meinung für sich haben. Er darf nie als ein Hinderniß des Wohlergehens der Gesammtheit der Nation erscheinen. Vielmehr soll er seine Stellung in solcher Weise nehmen, daß seine Selbständigkeit als ein Glück für das Ganze, seine Existenz als eine Nothwendigkeit angesehen wird. Darin liegt die sicherste Bürgschaft seines Bestehens. Dies erkannte man in Bremen vollständig, und besprach daher während der vierziger Jahre vielfach die Idee, einen Schifffahrtsbund mit dem Zollverein

und dem Steuerverein, überhaupt mit allen deutschen Staaten anzubahnen, damit diese dem Auslande gegenüber als „Vereinigte Staaten", gleichsam als eine neue Hansa, somit als eine Nation und nicht mehr vereinzelt erscheinen möchten. Dem Auslande gegenüber gab es damals commerciell kein Deutschland. Es kannte nur Hansestädte, Hannover, Oldenburg, Mecklenburg und Zollverein, und mit jedem schloß es seine besonderen, oft sehr von einander abweichenden Verträge. Da die in diesen vorgesehenen Begünstigungen sich häufig auf die gegenseitigen Landeserzeugnisse bezogen, entstanden oft sehr verdrießliche und nachtheilige Weiterungen über die Frage, was unter „Landeserzeugnissen" zu verstehen sei. Diese Anschauungsweise des Auslandes, welche in den thatsächlichen zersplitterten politischen Verhältnissen Deutschlands, nicht aber in den commerciellen, ihre Begründung fand, führte nicht nur die größesten Nachtheile für den deutschen Handel und die deutsche Schifffahrt herbei, sondern machte Deutschland völlig wehrlos gegen willkürliche Zurücksetzungen und verletzte tief das Nationalgefühl eines Jeden, der noch Sinn für deutsche Ehre hatte.

Ich wurde von dem Senate ermächtigt, diese Idee eines Schifffahrtsbundes in Hannover und Berlin anzuregen, und kam diesem Auftrage zunächst durch mündliche Gespräche und Privatcorrespondenzen nach. Es wurde 1842 eine Denkschrift ausgearbeitet, und den meisten Regierungen des Zollvereins und Steuervereins eingesandt, in welcher die Lage des deutschen Seehandels und die Gebrechen, an welchen derselbe litt, namentlich die Erschwerungen in Deutschland selbst, der schlechte Zustand der Verkehrswege, die Transitzölle, der Mangel übereinstimmender Handelsgesetze, Münzen, Maaße, Gewichte u. dergl. mehr geschildert wurden. Inzwischen fing man, namentlich in Berlin an, dem Handel des Zollvereins mit der Außenwelt mehr Aufmerksamkeit zu schenken, und machte die Entdeckung, daß alle europäische Staaten bestrebt seien, den directen Handel mit den Productions- und Verbrauchsländern sich dadurch zu sichern, daß sie die indirecte Zufuhr aus den Entrepots anderer europäischer Länder entweder ganz verboten, oder dieselbe mit sehr erheblichen Extra-Zöllen belegten. Diese Staaten glaubten dadurch den Absatz der Erzeugnisse ihrer Staatsgenossen zu heben und sicher zu stellen, namentlich nach ihren Colonien, und man fing an im Zollverein zu vermuthen, daß der Absatz der Erzeugnisse desselben nach überseeischen Ländern blos deshalb nicht mit denjenigen

anderer europäischer Länder gleichen Schritt halte, weil der Zollverein seinen Bedarf von überseeischen Erzeugnissen vorherrschend aus den Entrepots von England, Niederland, Frankreich und aus den Hansestädten beziehe, welche Letztere man sich gewöhnt hatte, als Ausland anzusehen. Man kam daher auf den Einfall, zum Zweck der Beförderung der directen Einfuhr aus den Productionsländern, Colonial-Waaren, überhaupt transatlantische Erzeugnisse, gleich wie solches bei dem Weinhandel bereits eingeführt war, bei directer Einfuhr aus dem Productionslande nach dem Zollverein mit einem Zollrabatt von etwa 20 pCt. zu begünstigen. Die Idee fand im Zollverein großen Anklang, und wurde dabei vielfach auf den Aufschwung des zollvereinischen Weinhandels hingewiesen, welcher seit der Einführung des Rabatts von 20 pCt. bei directer Einfuhr aus dem Lande der Erzeugung in so auffallender Weise eingetreten sei. Vertrauliche Winke, die von Staatsmännern des Zollvereins eingingen, ließen nicht bezweifeln, daß, wenn auch noch keine Beschlüsse vorlagen, doch die Sache sehr ernstlich erwogen werde, mithin der Handel der Hansestädte mit einem empfindlichen Schlage bedroht sei, der ihren Proprehandel sehr wesentlich in einen Speditions-Handel verändern könne.

Daß es sich nicht um ein Spiel der Phantasie handele, sondern bestimmte Absichten vorwalteten, ergab sich daraus, daß Preußen auf dieser Basis über einen Vertrag mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika verhandelte und dieser Vertrag dem Abschluß sehr nahe war. Die hanseatischen Handelshäuser in Newyork, Baltimore, Neworleans und anderen Plätzen machten dagegen lebhafte Vorstellungen in Washington und agitirten gegen diese Bestrebungen in der Presse, was zur Folge hatte, daß der Congreß in Washington ablehnte, auf einen Vertragsabschluß auf der genannten Basis einzugehen. Aber in Berlin gab man die Idee keineswegs auf, und knüpfte nun eine ähnliche Vertragsverhandlung mit Brasilien an, die aber auch sich im Sande verlief.

Um diesem Treiben entgegen zu treten, verfaßte ich die Denkschrift vom 8. November 1844, welche, nachdem sie im Senate Billigung gefunden hatte, den uns bekannten einflußreichen Staatsmännern eingesandt wurde. Es konnte nicht fruchten, gradezu zu opponiren, es mußten Vorschläge gemacht werden, die den Zweck, wenn man ihn wirklich weiter zu verfolgen Willens war, zu fördern geeignet erschienen. In dieser Denkschrift wurde die Idee eines gemeinsamen Handelns

aller deutschen Staaten dem Auslande gegenüber vertreten, und empfohlen, um dem deutschen Handel eine gesicherte und geachtete Stellung zu geben, es eben so zu machen wie alle andern europäischen Staaten, nämlich die indirecte Einfuhr, wenigstens einiger Hauptartikel, aus fremden Entrepots nach Deutschland (also nicht blos nach dem Zollverein) mit einem Aufschlagszoll so lange zu belegen, bis die gedachten Staaten ihr Differential-Zoll-System Deutschland gegenüber aufzuheben sich entschließen würden. Es sei daher gegen die den deutschen Handel feindlich begegnenden Länder vorzugehen, nicht aber habe man Zollbegünstigungen Einzelner eintreten zu lassen.

Bis dahin war Deutschland völlig wehrlos gegen commercielle Beeinträchtigungen seines Handels und seiner Schifffahrt durch fremde Staaten. Es handelte sich daher nur darum, ein Mittel zu finden, sich wehren und Schläge mit Schlägen erwidern zu können, statt wie seither dieselben geduldig hinnehmen zu müssen. Von einer Vorliebe für ein Differentialsystem oder Begünstigung des deutschen Handels war nicht die Rede, sondern lediglich von Gewinnung eines Mittels, die Gleichstellung (wirkliche Reciprocität) nöthigenfalls erzwingen zu können. Die Höhe der Eingangszölle und Verbrauchssteuern blieb gänzlich außer Betracht, und mußte es schon wegen der Verschiedenheit der Steuersysteme der Vereinsstaaten sein. Für Schutzzöllnerei bot der Bund keine Handhabe; sein Zweck war nur darauf gerichtet, Deutschland diejenige Stellung im Völkerverkehr zu verschaffen, die ihm gebührt.

Diese Denkschrift blieb nicht ohne Folgen, denn es wurde nun neben der erwähnten rein zollvereinischen Idee auch diejenige, ganz Deutschland zu gemeinsamen Schritten zu bewegen, erwogen. Preußen erließ darauf im April 1845 eine Denkschrift an die Zollvereins-Regierungen, welche in den Nummern 281—283 der „Augsburger Allgemeinen Zeitung“ von 1845 veröffentlicht ward. Mittlerweile gingen Privatcorrespondenzen und mündliche gelegentliche Besprechungen in Berlin und Hannover weiter, und es gestaltete sich allmählich die Idee, einen förmlichen deutschen Handels- und Schifffahrtsbund zu gründen, zu dessen Aufgabe die auswärtige Handelspolitik, besonders aber auch die Vereinigung zur Beseitigung der Verkehrshindernisse im Inlande und zur Verständigung über gemeinschaftliche Einrichtungen gehören sollten. Vertrauliche Mittheilungen aus Berlin im Winter 1846 auf 1847 ließen nicht bezweifeln, daß es mit der Sache Ernst werde, und wurde ich nun

vom Senate beauftragt, die ganze Idee, so wie sie bremischerseits aufgefaßt wurde, zusammen zu stellen. Ich arbeitete daher eine Schrift unter der Ueberschrift: „Der deutsche Handels- und Schifffahrts-Bund" aus, und übergab sie dem Senat. Da sie aber etwas umfangreich geworden war, so daß füglich keine Abschrift davon genommen werden konnte, wurde beschlossen, sie als Manuscript drucken zu lassen, und die frühere Denkschrift vom 8. November 1844 beizufügen. Es war dieses Anfang März 1847. Ein Jahr später, im Frühjahr 1848, wurde dieselbe als zweite Auflage, Druck und Verlag von J. G. Heyse in Bremen, dem Buchhandel übergeben. — Die als Manuscript gedruckte Schrift wurde in mehreren Exemplaren nach Berlin, Hannover, Oldenburg, Hamburg und Lübeck gesandt, worauf auch mündliche Besprechungen in Hannover und Hamburg eintraten. In unserer Schwesterstadt Hamburg fand die ganze Idee Bedenken, weil man das Eingehen auf eine commercielle Verbündung mit dem übrigen Deutschland für schwierig und für nicht unbedenklich hielt und annahm, Preußen werde mit seinen Differentialideen für den Zollverein abgesondert doch zu nichts kommen, es sei daher zu empfehlen zu warten, bis sich etwas wirklich gestalten werde, während man bremischerseits dafür hielt, daß es dann zu spät sein könne und es daher besser sei, die Initiative zu ergreifen und von vorn herein gemeinschaftliche Sache zu machen.

Die preußische Regierung ging auf den bremischen Antrag ein, indem sie gegen Ende März 1847 officiell auf commissarische Besprechungen, die in Bremen stattfinden sollten, hier und in Hannover antrug und den Geheimen Legationsrath Patow als preußischen Bevollmächtigten bezeichnete. Hannover ernannte den Oberfinanzrath Witte und der Senat mich zum Bevollmächtigten. Die Commissare traten am 31. März in meiner Wohnung zusammen. Es handelte sich noch nicht darum, einen Vertrag zu formuliren, sondern zunächst um den Austausch der Ansichten und Niederschreibung der Vorschläge, um sodann weitere Instructionen einzuholen. Denn in Berlin waren, wie immer, verschiedene Strömungen der Ansichten, und zwar in solcher Weise, daß sich nicht angeben ließ, was am Ende die überwiegende Ansicht bleiben werde. Ein Theil wollte den Handels- und Schifffahrtsbund, ein Theil die Begünstigung des directen zollvereinischen Seehandels nach dem Vorbilde des Weinhandels, und ein anderer Theil, die Freihändler durch Dick und Dünn, wollte überhaupt gar nichts. Daß der Handels- und Schifffahrtsbund den Zweck hatte, den allgemeinen

wirklich freien Handel herbeizuführen, respective ihn zu erzwingen, und insbesondere alle deutsche Staaten dem Auslande gegenüber als ein einheitliches Ganzes, als einen commerciellen Staat erscheinen zu lassen, wurde durchweg im Parteieifer übersehen. Das Resultat der Zusammenkunft der Commissare bestand nun in den folgenden Auslassungen, und zwar eines jeden Commissars abgesondert, woraus sich ergiebt, daß die Ansichten und Wünsche zwar in der Grundidee übereinstimmten, jedoch noch einen weiten Spielraum für künftige Verhandlungen ließen:

Vorschläge für die Errichtung eines deutschen Schifffahrts- und Handelsvereins.

Preußischer Vorschlag.

§ 1.

Die Staaten des deutschen Zollvereins einerseits, und die kaiserlich österreichischen Staaten, die Staaten des Steuervereins, die Großherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz, das Herzogthum Holstein mit Lauenburg und die freien und Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg andererseits, treten zu einem Schifffahrts- und Handelsverein zusammen.

§ 2.

Der Zweck dieses Vereins geht dahin, in Schifffahrts- und Handelsangelegenheiten das Princip der nationalen Einheit Deutschlands, nicht nur in den gegenseitigen Beziehungen der Vereinsstaaten unter einander geltend zu machen, sondern auch in deren Beziehungen zu anderen Staaten zur Anerkennung zu bringen.

§ 3.

Jeder Vereinsstaat, welcher Seeschifffahrt treibt, wird daher den Schiffen eines jeden anderen Vereinsstaats alle Rechte seiner eigenen Schiffe einräumen, dergestalt, daß jede Ladung, welche ein einheimisches Schiff aus oder nach den Häfen aller oder gewisser Länder überhaupt ein- oder auszuführen berechtigt ist, auch von jedem Vereinsschiffe aus denselben Häfen eingeführt oder nach denselben Häfen ausgeführt werden kann, ohne daß in den Vereinshäfen beim Eingange oder Ausgange in Betreff der vom Schiffskörper oder von der Ladung zu erhebenden Schifffahrts- und Hafenabgaben, oder Ein-, Aus- oder Durchgangsabgaben zwischen den einheimischen und den Vereinsschiffen irgend ein Unterschied gemacht werden darf.

§ 4.

Die Vereinsstaaten werden sich über eine gemeinsame deutsche Flagge einigen, welche von jedem Vereinsschiffe geführt werden muß, neben der aber die Landesflagge fortgeführt werden kann.

§ 5.

Sie werden ferner sich darüber verständigen, von welchen Erfordernissen in Betreff des Ursprungs und der Bemannung eines Schiffes das Recht, die deutsche Flagge zu führen, abhängig sein soll, wie die Schiffspapiere beschaffen sein, wie die Schiffsmessungen und Registrirungen vorgenommen werden sollen, wie die Schiffsdisciplin und Hafenpolizei einzurichten ist u. s. w.

§ 6.

Die Vereinsstaaten behalten sich vor, an den sie trennenden Binnenzollgrenzen den wechselseitigen Handels- und Grenzverkehr möglichst zu erleichtern, namentlich den Ein- oder Ausgang der gegenseitigen Boden- und Industrieerzeugnisse durch Erlaß oder Ermäßigung der Ein- oder Ausgangssteuern zu begünstigen und den Handel mit anderen Ländern, soweit dies als nothwendig anerkannt wird, durch Aufhebung oder Herabsetzung der Transitzölle zu befördern.

§ 7.

Sie behalten sich nicht minder vor, über Annahme eines gleichmäßigen Münz-, Maaß- und Gewichtssystems Vereinbarungen zu treffen.

§ 8.

Die Vereinsstaaten erwarten, daß alle übrigen Staaten die zu verabredende Vereinsflagge als solche anerkennen und demgemäß die unter dieser Flagge fahrenden Schiffe eines jeden Vereinsstaats auch dann, wenn der Hafen, aus welchem sie kommen, die Erzeugnisse, mit welchen sie beladen, und die Schiffsleute, mit welchen sie bemannt sind, einem anderen Vereinsstaate angehören, beim Einlaufen in ihre Häfen in Ansehung der Abgaben und Zölle vom Schiffskörper und von der Ladung ganz ebenso behandeln, als wenn diese Schiffe aus den Häfen des eigenen Landes kämen, mit Erzeugnissen desselben beladen und mit Eingebornen eben dieses Landes bemannt wären.

§ 9.

Die Vereinsstaaten sind bereit, den Schiffen aller anderen Staaten dieselben Rechte einzuräumen oder zu belassen, welche sie sich gegenseitig zugestanden haben. Sie erwarten dagegen aber auch, daß andere

Staaten in ihren Häfen den Vereinsschiffen die nämlichen Rechte zugestehen.

§ 10.

Die Vereinsstaaten sind Willens, hinsichtlich der bei ihnen zu entrichtenden Schiffsabgaben und Zollsätze die Schiffe und Erzeugnisse aller anderen Länder gleichmäßig zu behandeln, also den Schiffen und Erzeugnissen keines Staates vor denen eines anderen einen Vorzug einzuräumen. Sie erwarten dagegen aber auch, daß ihre Schiffe und Erzeugnisse bei dem Einlaufen in die Häfen und bei dem Eintreten in die Zolllinien anderer Staaten in keiner Beziehung ungünstiger als die Schiffe oder Erzeugnisse irgend eines anderen Staates behandelt werden.

§ 11.

Sollte ein anderer Staat der im § 8 ausgesprochenen Erwartung nicht entsprechen, so würden die Vereinsstaaten sich genöthigt sehen, die Schiffe eines solchen Staates bei dem Eingange in ihre Häfen mit erhöhten Schiffsabgaben (doppelten Hafenabgaben und extraordinären Flaggengeldern) zu belegen..

§ 12.

Insoweit fremde Staaten die Schiffe der Vereinsstaaten, welche aus Häfen eines anderen Staates kommen und mit Erzeugnissen eines anderen Staates beladen sind (indirecte Fahrt), entweder gar nicht zulassen oder ungünstiger behandeln als diejenigen, welche aus einem vereinsländischen Hafen kommen oder mit vereinsländischen Erzeugnissen beladen sind, so behalten sich die Vereinsstaaten vor, von den Schiffen solcher Staaten bei dem Eingange in die vereinsländischen Häfen erhöhte Schiffsabgaben, oder von den auf diesen Schiffen eingehenden, oder auch von den aus den Häfen solcher Staaten kommenden Gütern erhöhte Eingangszölle zu erheben.

§ 13.

Insoweit andere Staaten die Schiffe oder Erzeugnisse eines dritten Staates bei dem Eingange in ihre Häfen oder über ihre Grenzen günstiger als diejenigen der Vereinsstaaten behandeln, behalten die letztern sich ebenfalls vor, eine differentielle Benachtheiligung der Schiffe und Erzeugnisse solcher Staaten eintreten zu lassen.

§ 14.

Eben dies kann auch denjenigen Staaten gegenüber geschehen, welche der Schifffahrt und dem Handel der Vereinsstaaten durch die

Ertheilung von Monopolien und Privilegien oder andere Einrichtungen besondere Hindernisse in den Weg legen.

§ 15.

Die in den §§ 8 bis 10 aufgestellten Grundsätze werden die Grundlage bilden, sowohl für die Seitens der Vereinsstaaten mit anderen Staaten abzuschließenden Schifffahrts- und Handelsverträge, wie für das in Ermangelung vertragsmäßiger Bestimmungen anderen Staaten gegenüber zu beobachtende Verfahren.

§ 16.

Die Vereinsstaaten werden fortan Schifffahrts- und Handelsverträge mit anderen Staaten in der Regel nur gemeinschaftlich und im Namen des Vereins abschließen. Sollten einzelne Vereinsstaaten ausnahmsweise für sich allein über einen die Schifffahrt oder den Handel berührenden Vertrag mit anderen Staaten verhandeln wollen, so können sie dies jedenfalls nur unter der Bedingung und mit dem Vorbehalte thun, daß der mit ihnen contrahirende Staat der Schifffahrt oder dem Handel eines jeden anderen Vereinsstaates auf dessen Verlangen dieselben Vortheile oder Begünstigungen einräumen muß, sobald dieser sich zu gleichen oder entsprechenden Gegenleistungen versteht.

§ 17.

Sämmtliche Vereinsstaaten verpflichten sich, die zwischen ihnen und andern Staaten bestehenden Schifffahrts- und Handelsverträge so bald als möglich zu kündigen, oder, soweit dies vor Ablauf der vertragsmäßigen Zeit nicht geschehen kann, wenigstens nicht über diese Zeit hinaus einseitig zu verlängern, sondern eine Erneuerung oder Fortsetzung nur unter den Maaßgaben des § 16 stattfinden zu lassen.

§ 18.

Die Vereinsstaaten behalten sich vor, die Wahrnehmung der Interessen des Vereins im Auslande gemeinschaftlich anzustellenden und gemeinschaftlich zu remunerirenden Vereinsconsuln zu übertragen.

§ 19.

Ueber die von den Vereinsstaaten in Ansehung der Neutralität, der Blokaden, des Schutzes bei Strandungsfällen, der Quarantaine-Angelegenheiten u. s. w. zu beobachtenden Grundsätze bleiben Verabredungen vorbehalten.

Berlin, den 27. März 1847.

Bemerkungen des hannoverschen Commissars:

Unvorgreifliche Bemerkungen zu den Vorschlägen für die Errichtung eines deutschen Schifffahrts- und Handelsvereins.

Allgemeine Bemerkungen.

Der in Frage kommende Verein würde sich von dem Zollvereine und Steuerverbande dadurch unterscheiden, daß letztere zunächst den Verkehr der vereinten Staaten unter einander, ersterer aber hauptsächlich ihre Handelsbeziehungen zu anderen überseeischen Staaten zum Gegenstande hat. Könnten diese Beziehungen schon durch einfache Unterhandlungen auf eine angemessene Weise geregelt werden, so würde sich der Nutzen des Vereins in Frage stellen lassen; denn die durch ihn herbeigeführte Nothwendigkeit der Uebereinstimmung Mehrerer ist für die Unterhandlung ein Hinderniß. Dies Hinderniß läßt sich nun zwar durch eine die Beschlußnahme erleichternde Organisation des Vereins wesentlich vermindern. Aufgewogen aber wird es nur dadurch, daß der Verein sich in Besitz der Mittel setzt, um mit verbundenen Kräften gegen die Staaten zu handeln, die durch ihre Einrichtungen seinen Verkehr bedrücken und ohne wirksame Maßregeln sich zur Aufgebung derselben nicht veranlaßt finden möchten.

Die Aufgabe des abzuschließenden Vertrages dürfte hiernach im Allgemeinen eine dreifache sein, nämlich:

I. die Grundbedingungen festzustellen, worauf der Verein seine Handelsbeziehungen zu den überseeischen Staaten regelmäßig zu basiren gedenkt;

II. die Maaßregeln zu bezeichnen, durch deren Anwendung diese Bedingungen auch von solchen Staaten zu erlangen sein werden, die sie nicht von selbst zu gewähren geneigt sind; und

III. das geeignete Verfahren zur Erleichterung der Beschlußnahme anzugeben.

Ad I.

Unter den bestehenden Verhältnissen dürfte es sich für den Verein nicht empfehlen, von den fremden Staaten besondere Handelsbegünstigungen zu erstreben, weil diese nie ohne bedeutende Gegenleistungen zu erlangen sind und dann doch nicht dem Vereine ausschließlich bleiben, sondern sofort auch den großen Handelsmächten zufallen werden. Grundsätzlich möchte daher das Augenmerk nur auf die Erlangung

einer freien Concurrenz zu richten und demzufolge als Basis für die mit fremden Staaten abzuschließenden Verträge anzunehmen sein, daß

1) die diesseitigen Schiffe und deren Ladungen den nationalen Schiffen und deren Ladungen in jeder Beziehung gleich behandelt werden und daß
2) die eigenen Producte und Manufacte des Vereins denen der begünstigtesten Nation in allen Rücksichten gleich gestellt werden.

Ad II.

Um diese beiden Grundbedingungen von den widerstrebenden Staaten zu erlangen, bieten sich zwei entsprechende Mittel dar, nämlich:

1) die Flagge solcher Staaten (mithin sowohl die Schiffe als die Ladungen, welche dadurch gedeckt sind) mit einer außerordentlichen Abgabe zu belasten und
2) auf ihre bedeutendsten Ausfuhrartikel, namentlich auf die hauptsächlichsten Producte ihrer überseeischen Besitzungen eine erhöhete Abgabe zu legen.

Die Anwendung des ersten Mittels ist ziemlich einfach. Die des zweiten aber hat die Schwierigkeit, daß die Herkunft der Waare in keiner irgend genügenden Weise zu controliren ist, wenn man die Zuführung aus den europäischen Entrepots gestattet. Daß diese untersagt wird, ist daher wohl als nothwendig anzunehmen, wenn der Verein sich seine wirksamste Waffe erhalten will. Da jedoch das Verbot auch diejenigen Staaten berührt, mit denen man in zufriedenstellenden Verhältnissen steht, so möchte sorgfältig zu vermeiden sein, daß es nicht den Charakter eines von Zeit zu Zeit angewandten Zwangsmittels annehme und dadurch stets von Neuem verletze. Es wird vielmehr als eine dauernde Controlemaaßregel aufzustellen sein, deren Natur es dann auch gestattet, daß man einzelne auswärtige Häfen, wo sich genügende Controleeinrichtungen treffen lassen, den Vereinshäfen gleichstellt, wie dies z. B. zunächst in Antwerpen und später, wenn die Verhältnisse mit Holland regulirt sind, auch in dem einen oder anderen dortigen Hafen einzurichten sein wird.

Ad III.

Die Anfangs bezeichnete Verschiedenheit des beabsichtigten Vereins von einem Steuer- oder Zollvereine tritt namentlich auch bei den zu fassenden Beschlüssen hervor. Ein Verein der letzteren Art ist in sich fertig und bedarf nur zur Abänderung oder Ergänzung der verein-

barten Bestimmungen fernerer Beschlußnahme. Bei dem beabsichtigten Vereine dagegen ist letztere in jedem einzelnen Falle erforderlich, wo die verabredeten Maßregeln gegen einen bestimmten Staat zur wirklichen Anwendung zu bringen sind und zwar nicht selten unter rascher Benutzung der Umstände. Hätte unter solchen Verhältnissen ein jeder stimmführende Vereinsstaat, wie im Steuer- und Zollvereine, ein Veto, so würde man sich durch den Verein ein Schwert verschafft haben, aber ein solches, das sich nicht aus der Scheide ziehen ließe. Denn eine auswärtige Regierung müßte in der That ziemlich unbehülflich sein, wenn sie nicht verstehen sollte, einen ihr drohenden Angriff dadurch abzuwenden, daß sie durch offene oder geheime Begünstigungen den einen oder anderen, wenn auch noch so kleinen Vereinsstaat zur Einlegung seines Veto veranlaßte. Auf der anderen Seite aber wird es nicht als zuträglich erscheinen, daß da, wo es sich um Schifffahrt und überseeischen Verkehr handelt, die Küstenstaaten von den Binnenstaaten überstimmt werden können. Um nun nicht den ersteren allein ein Veto beizulegen — was die letzteren offenbar nicht zugeben würden — und doch die angegebenen Unzuträglichkeiten zu vermeiden, dürfte sich folgende Einrichtung empfehlen, die mit Beobachtung der formalen Rechtsgleichheit unter den vereinten Staaten das materielle Gewicht dahin legt, wo es der Natur der Verhältnisse entspricht.

Die vereinten Staaten würden nach der Hauptrichtung ihres Verkehrs und ihren dadurch bedingten Interessen von selbst in vier Abtheilungen zerfallen: 1. Nordseestaaten, 2. Ostseestaaten, 3. Rheinstaaten und 4. übrige Binnenstaaten. Wenn nun zu den 10 Stimmen des Zollvereins noch die sechs von Hannover, Oldenburg, Mecklenburg und den drei Hansestädten hinzukommen, so würden sich diese 16 Stimmen unter jene vier Abtheilungen so vertheilen, daß

die erste bestände aus Hannover, Oldenburg, Bremen und Hamburg;

die zweite aus Preußen, Mecklenburg, Lübeck und Braunschweig;

die dritte aus Württemberg, Baden, Hessen, Darmstadt und Nassau;

die vierte aus Bayern, Sachsen, dem thüringischen Vereine und Hessen-Cassel.

In der dritten Abtheilung aber müßte Preußen noch eine Stimme haben, damit durch die ungleiche Zahl von 17 Stimmen, Paritäten [illegible]mieden würden und Preußen in drei Abtheilungen, welche die Zoll-

vereinsstaaten umfassen, einen dem Umfange seines Gebiets entsprechenden Einfluß hätte, indem es durch den thüringischen Verein auch in der letzten Abtheilung repräsentirt ist.

Wenn nun ein Veto nur dem einstimmigen Beschlusse einer ganzen Abtheilung beigelegt würde, so dürfte man die Majorität unbedenklich in dem Falle können beschließen lassen, wo es sich darum handelte, die im Grundvertrage verabredeten regelmäßigen Zwangsmittel ganz oder theilweise gegen einen Staat zur Anwendung zu bringen, der den Verein nicht einmal dritten Staaten gleich behandelte. Gälte es dagegen einem Staate, der den Verein nur den Nationalen in der einen und andern Beziehung nachsetzte oder wäre die Anwendung besonderer, nicht schon im Grundvertrage bezeichneter Repressivmaßregeln in Frage, so möchte das Erforderniß der Einstimmigkeit wünschenswerth bleiben.

Bemerkungen zu den einzelnen Paragraphen der Vorschläge.

Die vorstehenden allgemeinen Bemerkungen ergeben die Punkte, deren Aufnahme in den Vereinsvertrag wünschenswerth sein dürfte. Die Fassung der Bestimmungen dieses Vertrages aber ist für jetzt noch nicht festzustellen und es möchten daher auch nur ein paar Bemerkungen hier zu machen sein, um sie in der Erinnerung zu behalten.

Zum § 3: Es könnte hier vielleicht auch der Erhebungsart der Abgaben und der Controlemaßregeln, sowie der Benutzung aller Einrichtungen zur Erleichterung der Schifffahrt gedacht werden.

Zum § 4: Die Vereinsflagge ließe sich dadurch bilden, daß der Landesflagge ein Vereinszeichen hinzugefügt würde, was die nicht grade wünschenswerthe Führung zweier Flaggen überflüssig machen würde.

Zum § 7: Die Postverhältnisse könnten auch als ein Gegenstand der gemeinsamen Verabredung in Betracht kommen.

Zum § 9: Hier möchten die oben ad I. angeführten beiden Grundbedingungen für die Verträge mit fremden Staaten speciell anzuführen sein, indem durch die allgemeinere Fassung des Paragraphen der Verein sich verpflichten würde, auch auf sein Verbot der Einführung überseeischer Waaren aus europäischen Entrepots gegen diejenigen Staaten zu verzichten, die eine ähnliche Maßregel nicht zur Anwendung bringen. Ein solcher Verzicht aber würde, wenn er auch nur gegen einen Staat ausgesprochen wäre, die ganze Maßregel unausführbar machen.

Zum § 10: Nach dem oben ad I. Bemerkten würde hier das Erbieten auszusprechen sein, die Schiffe eines jeden Staates und deren Ladungen den nationalen gleich zu stellen, den Erzeugnissen keines Staates aber einen Vorzug vor denen des anderen einzuräumen. Außerdem dürfte hier noch im Allgemeinen die gleichmäßige Anwendung aller commerziellen Rechte und Begünstigungen zu verlangen und zuzusagen sein.

Zum § 12: Es möchte ausdrücklich zu erläutern sein, daß der Begriff der directen Fahrt dadurch nicht aufgehoben werde, wenn etwa ein Schiff zur Empfangnahme von Anweisungen, zur Ausbesserung oder zur Vervollständigung seiner Ladung in einen fremden Hafen anläuft, sobald nur die nämliche Waare auf dem nämlichen Schiffe vom Ursprungslande zum Vereinshafen gebracht wird.

Zum § 16: Die eventuelle Befugniß der Vereinsstaaten zur einseitigen Abschließung von Verträgen dürfte jedenfalls nicht auf solche Fälle zu erstrecken sein, in denen die Majorität beschließen kann.

Zum § 18: Es dürfte ausreichend sein, wenn in diesem Paragraph die gemeinschaftliche Anstellung von Consuln nur für die besoldeten ausgesprochen, dagegen aber einem jeden Consul eines Vereinsstaats die Pflicht auferlegt würde, den Unterthanen aller Vereinsstaaten ohne Unterschied, sowie sie seine Hülfe in Anspruch nehmen, dieselbe zu gewähren.

Schließlich erlaubt man sich hinzuzufügen, daß im Vorstehenden so wie bei den mündlichen Besprechungen nur solche Ansichten geäußert sind, welche man der königlich hannoverschen Regierung glaubt empfehlen zu können, daß aber eine Beschlußnahme der letzteren darüber noch nicht erfolgt ist.

Unvorgreifliche Vorschläge für die Fassung der in den „Allgemeinen Bemerkungen" angedeuteten Vertragsbestimmungen.

§ 8.

Den auswärtigen Staaten gegenüber betrachtet sich der Verein in Beziehung auf Handel und Schifffahrt als ein untrennbares Ganzes. Seine Geltung als solches wird er nöthigenfalls durch die Anwendung der im § 10 bezeichneten Mittel erstreben. Namentlich wird er von diesen Gebrauch machen, wenn die durch seine Flagge gedeckten Schiffe einer verschiedenen Behandlung unterworfen werden sollten, je nach

dem sie aus dem einen oder anderen Vereinshafen ausgelaufen oder mit Waaren aus dem einen oder anderen Vereinsstaate beladen sein sollten.

§ 9.

Von dem Wunsche ausgehend, den nationalen Verkehr auf den Fuß gegenseitiger Gleichheit zu stellen, erklärt der Verein sich bereit, seine Handels- und Schifffahrtsbeziehungen zu auswärtigen Staaten auf den Grund der beiden Bedingungen zu regeln, daß jeder Theil

1) die Schiffe des andern und deren Ladungen durchgängig den eigenen Schiffen und ihren Ladungen,
2) die aus dem Gebiete des andern originirenden Producte und Manufacte den gleichartigen Waaren des am meisten begünstigten Landes gleich behandelt.

§ 10.

So lange diese Bedingungen von einem auswärtigen Staate verweigert werden, kann

1) auf dessen Flagge eine außerordentliche Schifffahrtsabgabe gelegt werden, welche . . . . betragen soll. Außerdem können
2) auch dessen hauptsächlichste Ausfuhrartikel mit einem Aufschlagszolle belastet werden.

Kommt die Anwendung der letzteren Maßregel gegen einen europäischen Staat in Frage, welcher keine Colonien besitzt, so werden die verbündeten Staaten über die mit dem Aufschlagszolle zu belastenden Artikel nach den jedesmaligen Umständen einen besonderen Beschluß fassen.

Ist dagegen die Maßregel wider europäische Staaten, welche Colonien besitzen, oder wider transatlantische Staaten anzuwenden, so kann, unter dem Vorbehalte besonderer Beschlüsse über die noch etwa außerdem zu treffenden Anordnungen, der aus ihren überseeischen Besitzungen originirende Kaffee, Zucker, Taback und Reis, sowie die dort producirte Baumwolle mit einem Aufschlagszolle belegt werden, welcher . . . . beträgt.

§ 11.

Sollte der im vorstehenden Paragraphen erwähnte Aufschlagszoll auf andere als auf die dort benannten transatlantischen Artikel gelegt werden, so wird der Verein die Maßregeln, um den Ursprung der Waaren zu constatiren, in den einzelnen Fällen durch besondere Beschlüsse feststellen.

Was dagegen den im vorstehenden Paragraphen bereits verabredeten Aufschlagszoll auf die dort benannten Waaren anbelangt, so hat es angemessen erscheinen müssen, daß, so lange die Aussicht zur wiederholten Anwendung desselben besteht, der Verein die hierzu erforderliche Controle durch Verhütung der Zwischenlagerung jener Waaren sich fortdauernd erhalte. Es sollen daher letztere nur dann, wenn sie von außereuropäischen Häfen, ohne vom Schiffe gebracht zu werden, nach dem Vereinsgebiete geführt sind, den gewöhnlichen Steuern und Zöllen unterliegen, im entgegengesetzten Falle aber den im § 10 erwähnten Aufschlagszoll entrichten.

Eine Löschung der Ladung in erweislichen Nothfällen hat die Anwendung des letzteren nicht zur Folge. Auch kann die Zuführung der fraglichen Artikel über fremde Häfen, wenn sich dort genügende Controle-Maßregeln treffen lassen, durch besondere Beschlüsse des Vereins gestattet werden.

Die vorstehenden Paragraphen würden im Falle des Einverständnisses an die Stelle der §§ 8—14 incl. der „Vorschläge ꝛc." treten. Sodann möchte an einer passenden Stelle noch folgender Paragraph einzuschalten sein:

„Der Verein wird eine gemeinschaftliche Behörde niedersetzen, welche die Aufgabe hat, durch fortlaufende Correspondenz mit den Consuln der Vereinsstaaten u. s. w. die gemeinsamen Schifffahrts- und Handelsinteressen zu überwachen, sowie die Materialien für die Beschlüsse des Vereins zu sammeln und zu ordnen. Diese Behörde ist verpflichtet, der Regierung eines jeden Vereinsstaates Auskunft über solche Anfragen zu ertheilen, die ihren Geschäftskreis berühren.

Im Laufe eines jeden Jahres wird dieselbe außerdem einen sämmtlichen Vereinsstaaten mitzutheilenden Generalbericht erstatten, worauf eine Conferenz von Vereinsbevollmächtigten zusammentreten, um über die in dem Berichte enthaltenen Vorschläge, sowie über die sonstigen von der einen oder anderen Vereinsregierung gemachten Anträge zu beschließen."

Separat-Uebereinkunft über die bei den Beschlußnahmen des Vereins eintretenden Grundsätze.

§ 1.

Kein Vereinsstaat kann seine Zustimmung verweigern:

1) wenn die Anwendung der im § 10 speciell angeführten Maßregeln gegen einen auswärtigen Staat in Frage ist, welcher dem § 8 des Hauptvertrags zuwider den Verein nicht als ein Ganzes anerkennen und behandeln will;

2) wenn ein auswärtiger Staat beantragt, mit ihm auf die im § 9 des Hauptvertrags angegebenen Grundbedingungen einen Schifffahrts- und Handelsvertrag abzuschließen, auch wenn derselbe dabei die Küstenfahrt und die Fischerei seinen Unterthanen vorbehalten wollte, wobei sich indessen von selbst versteht, daß alsdann auch der gleiche Vorbehalt von Seiten des Vereins zu machen ist.

§ 2.

Durch absolute Stimmenmehrheit sämmtlicher stimmberechtigter Staaten wird in dem Falle beschlossen, wenn ein Vereinsstaat beantragt, die im § 10 des Hauptvertrags speciell bezeichneten Maßregeln gegen einen auswärtigen Staat in Anwendung zu bringen, welcher die Schiffe und Waaren des Vereins ungünstiger behandelt wie die eines dritten Staats.

§ 3.

Stimmeneinhelligkeit ist erforderlich:

1) wenn die oben erwähnten Maßregeln gegen einen Staat angewandt werden sollen, welcher die Schiffe und Waaren des Vereins in der einen oder anderen Beziehung ungünstiger behandelt wie die eigenen;

2) in allen Fällen, wo im Hauptvertrage eine besondere Beschlußnahme vorbehalten ist;

3) in allen Fällen, wo es sich um eine Ergänzung oder Abänderung des Hauptvertrags handelt.

§ 4.

Der Verein zerfällt in die Abtheilungen der Nordsee, der Ostsee, des Rheins und des übrigen Binnenlandes.

In der ersten Abtheilung stimmt Hannover, Oldenburg, Hamburg und Bremen;

in der zweiten Preußen, Mecklenburg, Braunschweig und Lübeck;

in der dritten Preußen, Württemberg, Baden, Hessen-Darmstadt und Nassau;

in der vierten Bayern, Sachsen, der Thüringische Verein und Hessen-Cassel.

Das einstimmige Veto einer ganzen Abtheilung macht auch in dem Falle des § 2 den Majoritätsbeschluß ungültig.

Aeußerungen des bremischen Commissars:

Aeußerungen über die königlich preußischen Vorschläge für die Errichtung eines deutschen Schifffahrts- und Handelsvereins und über die königlich hannoverschen Bemerkungen und Vorschläge, jene betreffend.

Ein Vertragsverhältniß unter deutschen Staaten zur Begründung eines Handels- und Schifffahrtsbündnisses dürfte unter drei verschiedene Gesichtspunkte zu nehmen sein, und diese umfassen:

I. Dinge, welche sofort geschehen müssen, um das Dasein des Vereins nach Außen und nach Innen zu bekunden;

II. Dinge, welche geschehen können, sobald die Theilnehmer des Bundes sie eintreten zu lassen für geeignet halten, und

III. Dinge, welche in dem Vertrage als künftigen freundlichen Besprechungen und Vereinbarungen vorzubehalten, zu bezeichnen sind.

Als zu den ad I. gehörenden Dingen sind anzuführen in den königlich preußischen Vorschlägen:

§ 1, welcher dahin zu modificiren sein möchte, daß der Verein zuerst unter den zunächst und naturgemäß betheiligten Staaten gebildet und den weniger dabei interessirten deutschen Staaten der Beitritt offen gelassen werde.

§ 2 kann unverändert als Zweck hingestellt werden.

§ 3. Dieser Paragraph ist die Grundlage des Bundesvertrages der Theil nehmenden deutschen Staaten in ihrem Verhältnisse untereinander. Von seiner präcisen Fassung hängt das Vertrauen der Verbündeten unter einander ab. Es kann dieses nur dann eintreten, wenn jeder Staat das vollkommene Sicherheitsgefühl hat, durch keinen seiner Bundesgenossen durch Privatbegünstigungen, welche dieser seinen Angehörigen im auswärtigen Handel zuwenden möchte, benachtheiligt werden zu können. Ohne volles und ganzes Vertrauen ist kein Bundes-

verhältniß von Dauer, und jenes herzustellen muß daher die erste und nächste Aufgabe der Verbündeten sein.

Der vorgeschlagene § 3 hat offenbar diesen Zweck, allein er möchte doch in einigen Wendungen zu vervollständigen und daher Folgendes zu ändern und hinzuzufügen sein:

a) in der vierten Zeile statt „aller oder gewisser Länder überhaupt" zu sagen: aller fremden Länder und aller verbündeten (oder Vereins-) Staaten, damit auch die Fahrt von einem Vereinsstaate zum anderen einbegriffen sei, ohne die Küstenfahrt in jedem einzelnen Staate einzuschließen, was vielleicht nicht von allen Staaten gewünscht werden möchte.

Hinzuzufügen dürfte dann sein:

b) Dasselbe Princip der Rechtsgleichheit findet auch bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr auf dem Landwege und Flußwege seine Anwendung, dergestalt, daß die durch den Handel eines der verbündeten Staaten in die übrigen verbündeten Staaten ein- oder durchgeführten (und ebenfalls vice versa ausgeführten) Waaren keinen anderen oder höheren Ein-, Aus- oder Durchfuhr- oder sonstigen Abgaben unterworfen werden sollen, als wenn sie durch den Handel der eigenen Staatsangehörigen ein-, aus- oder durchgeführt wären.

c) Jede Ein-, Aus- oder Durchfuhr ausländischer Waaren von einem der verbündeten Staaten in den anderen ist in jeder Beziehung so zu behandeln als direct aus dem Productionslande eingeführt, und jede Begünstigung, welche ein Staat oder der Verein solcher directer Einfuhr oder directer Ausfuhr nach dem Verbrauchslande einräumen möchte, soll auch bei der Aus- und Einfuhr aus einem Vereinsstaate in den andern in Anwendung kommen.

§ 4. Es dürfte sich empfehlen, jedem Staate seine Flagge zu belassen, derselben aber ein Vereinszeichen beizufügen, etwa einen Rand von verschiedenen Farben, welche man als diejenigen des Vereins wählen will.

§ 5. Dem Auslande gegenüber wird jeder Staat zunächst sein Recht geltend zu machen haben, daß alle diejenigen Schiffe als die seinigen zu betrachten seien, die es nach seiner eigenen Gesetzgebung sind. Diese Gesetzgebung wird unter den Bundesgenossen nach § 5 zu reguliren sein.

Die §§ 6 und 7 kommen in die Abtheilung III.

Die §§ 8 bis 14 sprechen die Absicht aus, allen fremden Staaten für Handel und Schifffahrt dieselben Rechte wie den einheimischen in den Vereinsstaaten einzuräumen, sobald jene den Handel und die Schifffahrt der Vereinsstaaten ebenfalls gleich den ihrigen behandeln, daß aber da, wo diese Rechtsgleichheit verweigert wird, man differentielle Abgaben auf Schiffe und Ladung anzuwenden sich vorbehält.

Mit der ausgesprochenen Absicht kann ein Einverständniß ausgesprochen werden, allein die nähere Angabe des Mittels, eine Rechtsgleichheit nöthigenfalls zu erzwingen, fehlt. In diesem Mittel liegt aber die eigentliche Aufgabe des Vereins, weil derselbe aus so vielen Staaten besteht, die ein verschiedenes Steuersystem befolgen. Es wird daher vor allen Dingen erforderlich sein, in der ersten Abtheilung des Bundesvertrages festzustellen, in welcher Weise und in welcher Form ein differentieller Zoll in Anwendung gebracht werden kann. Da Deutschland eine solche Lage hat, daß es nicht wie England ohne Weiteres differentielle Abgaben auf Schiffe legen kann, weil, wenn man durch dergleichen Abgaben fremde Schiffe aus den deutschen Häfen vertriebe, jene ihre Ladungen über holländische und belgische Häfen nach Deutschland bringen würden, können die Vereinsstaaten nur dann eine wirksame Handelspolitik, ihrem Zwecke gemäß, ausüben, wenn sie einen Extra-Waarenzoll für gewisse Fälle an allen äußeren Grenzen einführen. Es kann dieses nur ein Aufschlagszoll sein, weil viele Staaten ein so mäßiges Steuersystem haben, ja einige, z. B. die Hansestädte, eigentlich gar keines, daß sie völlig außer Stande sein würden, einen Abschlag auf begünstigte Einfuhren zu gewähren.

Es wird sich aber nicht minder ergeben, daß, so lange dies Mittel auf dem Papiere steht, es auf das Ausland gar keinen Eindruck machen kann, und ferner wird sich zeigen, daß die Vereinsstaaten gänzlich außer Stande sein werden, irgend eine differentielle Maßregel eintreten zu lassen, so lange sie es nicht in ihrer Gewalt haben, zu ermitteln, woher die Waaren ihnen zugeführt werden. Wollte z. B. der Verein wider Spanien und dessen Colonien eine Maßregel eintreten lassen, so könnten dessen Schiffe und Erzeugnisse nur nach englischen, holländischen und anderen Entrepots gebracht werden, um von da ihren Weg in die Vereinsstaaten zu finden; die Folge würde daher lediglich sein, daß der Verein den Handel mit Spanien und seinen Colonien aus seinen Häfen in diejenigen des Auslandes triebe, ohne

den Spaniern in irgend einer Weise zu schaden. Es erscheint daher ganz unerläßlich zum Behufe der Handhabung einer Handelspolitik, nach dem Vorgange von England, Frankreich, Holland und Belgien zunächst die Controlemaßregeln eintreten zu lassen, einige Hauptartikel, als Caffee, Zucker, Taback, Thran, Reis, Häute, Baumwolle, Farbehölzer und einige mehr oder weniger, welche die Basis des größeren Seehandels bilden, bei der Einfuhr aus europäischen Entrepots nach den Vereinsstaaten mit dem Aufschlagszolle zu beschweren. Denn ohne diese vorgängige Maßregel, freilich immer nur als Mittel zum Zweck, ist der Letztere, welcher in den königlich preußischen Vorschlägen bezeichnet ist, ganz unausführbar. Das Eintretenlassen dieser Maßregeln ist daher ein unumgängliches Erforderniß und deshalb gehört ihre nähere Normirung unbedingt in die Abtheilung I. des Vertrags.

Sobald dies Controlemittel in Anwendung gebracht ist, kommt der Verein erst in die Lage, operiren zu können. Dasselbe gehört daher zum Organismus des Vereins und bildet einen Theil seiner Grundgesetze. Zu gleicher Zeit ist dann aber auch das Mittel vorhanden, welches ohne Schwierigkeit zur Erreichung des Zweckes des Vereins angewendet werden kann. Gesetzt daher, der Verein wollte Spanien zur Gleichstellung der vereinsländischen mit der spanischen Schifffahrt nöthigen, so kann diese nicht mehr ausweichen, er wird sie jederzeit treffen können, weil sie nicht mehr den Ausweg über europäische Entrepots nach Deutschland hat. Der Weg aber über außereuropäische Entrepots wird dadurch verschlossen, daß nicht nur die Kosten der Landung und Wiederbeladung nebst Commissionen, zwiefache Assecuranzen und Schiffsfrachten auf die Waaren fallen, sondern auch von da ab (nämlich von dem außereuropäischen Entrepot) die Fahrt nach dem Vereine mit Vereinsschiffen oder gleichgestellten geschehen muß. Jene Kosten aber dürften muthmaßlich nicht geringer sein, als der Belauf des Aufschlagszolles. Es wird selbstredend bei der Ankunft in dem Vereine zu constatiren sein, daß die Ladungen in den außereuropäischen Häfen, von denen die Schiffe einclarirt werden, auch wirklich eingeladen sind, was sich aus den Schiffspapieren allemal ersehen läßt. Ebenso läßt sich mit allen andern Ländern und Colonien verfahren, sobald der Verein es angemessen findet.

Die königlich hannoverschen Vorschläge zur Aenderung von §§ 8 bis 14 stimmen mit diesen Ansichten im Wesentlichen überein. Der

Zweck der königlich preußischen Anträge wird daher gebilligt und nur die Mittel ergänzt, um jenen erreichbar zu machen.

Zu den §§ 15 und 16: Hier möchten die Grundsätze, gegen welche bei Eingehung von Einzelverträgen nicht verstoßen zu wollen die Staaten sich verpflichten sollen, noch etwas genauer hervorzuheben sein, und zwar in den Worten, welche gewöhnlich bei Verträgen gebraucht werden. Es dürfte indessen wohl nicht zu besorgen sein, daß Einzelverträge vorkommen werden, sobald der Verein auf gegenseitigem Vertrauen sich gründet und ein Band einmal wirklich in Ausführung gebracht ist und durch jährliche „Vereinstage" stets neues Leben empfängt. Es wird nicht nöthig sein, hierüber im Bundesvertrage viel zu sagen; auch darf man erwarten, daß bei der Unterhandlung gemeinsamer Verträge mit fremden Staaten die Verbündeten schon denjenigen Staat oder diejenigen Staaten mit der Leitung beauftragen werden, die sich besonders nach Maßgabe der Verhältnisse und Sachkunde am besten dazu eignen. Daß bei Verträgen mit Seestaaten einige deutsche Seestaaten mit dem Speciellen zu betrauen sein werden, sowie bei Verträgen mit solchen Staaten, mit welchen der Landverkehr vorherrschend in Betracht kommt, die Seestaaten zurückzustehen haben werden, dürfte in der Natur der Verhältnisse begründet und darüber im Bundesvertrage etwas Näheres zu bestimmen sein.

Den königlich hannoverschen Vorschlägen hinsichtlich der Errichtung einer gemeinschaftlichen Behörde zur Sammlung des Materials für die Berathungen jährlich mindestens einmal zusammen tretender Commissare kann nur Beifall gezollt werden. Eine dergleichen Einrichtung wird nicht ausbleiben dürfen.

Nicht minder sind die „Bemerkungen" des königlich hannoverschen Herrn Commissars mit Dank entgegenzunehmen. Dieselben verdienen gewiß eine ernste Berücksichtigung. Der wichtigste Punkt geht dahin, daß, während sonst die Einstimmigkeit der Beschlüsse bei der Anwendung von Maßregeln gegen das Ausland vorbehalten bleibt, doch in Fällen, wo ein auswärtiger Staat den Verein schlechter stellt als dritte Nationen, derselbe durch die Majorität von vier Quartieren die Anwendung von Zwangsmaßregeln beschließen könne, wobei indessen der einstimmige Widerspruch der Genossen eines Quartiers den Majoritätsbeschluß ungültig machen kann. Dieser Vorschlag ist gewiß den Verhältnissen entsprechend und hat, um dem Verein Kraft zu geben,

auch jedem theilnehmenden Staate gleiches Recht angedeihen zu lassen, viel für sich, dürfte sich daher zur Berücksichtigung empfehlen.

Gegen § 17 ist nichts zu erinnern.

Als zu Abtheilung II. gehörend dürfte zu bezeichnen sein, in welchen Fällen der Verein die in der Abtheilung I. anzugebenden organischen Zwangsmaßregeln nach einstimmigem Beschlusse und in gewissen Fällen nach Majoritätsbeschlüssen gegen den einen oder andern fremden Staat anzuwenden sich veranlaßt finden kann. Es gehört auch dahin, daß, wenn ein anderer europäischer Staat in einen seiner Häfen ein Vereinsentrepot anbieten sollte, in welchem der Verein im Stande ist, eine Controle über die eingehenden Waaren wie in einem Vereinshafen auszuüben, solches acceptirt werden dürfe, vorausgesetzt, daß solcher Staat der Schifffahrt aller Vereinsstaaten für die Einfuhr in gedachtes Entrepot völlig gleiche Rechte mit seinen nationalen Schiffen einräumte. Es könnte indessen von vornherein ausgemacht werden, daß, insofern die belgische Regierung diese Bedingungen hinsichtlich Antwerpens einräumen wollte, die Vereinsstaaten ihre Zustimmung dazu geben, in Antwerpen ein solches Vereinsentrepot zu errichten.

In die Abtheilung III. gehören der § 6 der königlich preußischen Vorschläge, ferner der § 7, welchem noch eine weitere Ausdehnung zu geben sein möchte, indem man auch das Postwesen, die Gewerbesteuer für Handelsreisende, Transitzölle, Wasserzölle, die Auswanderung und Colonisation, die vereinsländische Fischerei, die Eisenbahnfrachttarife und sonstige Hindernisse der Entwicklung des deutschen Handels und Industrielebens als Gegenstände bezeichne, die einer freundlichen Berathung durch die jährlich zusammentretenden Commissare zu unterziehen sein würden.

Endlich die §§ 18 und 19, wovon der erstere die weitere Ausbildung des Consulatswesens betrifft.

Indem ich den mündlichen Besprechungen diese schriftlichen Aeußerungen beifüge, bemerke ich, daß diese gleich den königlich preußischen Vorschlägen für Preußen als ohne Verbindlichkeit für die freie Hansestadt Bremen zu betrachten sind.

Bremen, den 4. April 1847. (gez.) A. Duckwitz.

In diesen verschiedenen unmaßgeblichen Erklärungen und Aeußerungen findet sich ein reicher Stoff zu Vereinbarungen unter sämmtlichen deutschen Staaten. Wäre man darauf eingegangen, und hätte den Fluß der Ideen auf das Ausführbare beschränkt, unter Ausschluß der extremen Phantasiestücke, was bei nochmaligem Zusammentreten der Commissare nicht schwer gewesen wäre, so würde man eine Basis gehabt haben, auf welcher man 1848 hätte weiterbauen können; *) denn es war hier ein Mittel gegeben nicht nur zur Abwehr von Beeinträchtigungen Deutschlands durch das Ausland vermittelst Zollmaßregeln, sondern auch durch eine Kriegsflotte des neuen Bundes, auch war für alle Verbesserungen der commerciellen Verhältnisse im Inlande eine Handhabe gefunden. Bremischerseits wurde außerdem vorgeschlagen, zur Erleichterung des seewärtigen Absatzes zollvereinischer Erzeugnisse, und als Ersatz für den, damals wenigstens unmöglichen Anschluß Bremens an den Zollverein, an einer geeigneten Stelle in Bremen eine Zollvereinsniederlage zu errichten, welche als ein Stück Zollverein, eine Zollvereinsinsel, zu betrachten sei, dergestalt daß die aus dem Zollverein kommenden Waaren bei der Lagerung in der Niederlage als den Zollverein gar nicht verlassen habend betrachtet würden, und daher in denselben jederzeit steuerfrei zurückgelangen könnten. Diese 1847 angeregte Idee kam 1856 wirklich zur Ausführung.

Es wurde ferner auf die Nothwendigkeit hingewiesen, hinsichtlich der Eisenbahntarife auf großen Handelsbahnen und für weite Strecken Vereinbarungen zu treffen, (denn Eisenbahnverbände gab es damals noch nicht), um zu vermeiden, daß nach dem Gutdünken einzelner Eisenbahndirectionen oder Gesellschaften die Frachtsätze nach und von gewissen Handelsplätzen unverhältnißmäßig herabgesetzt würden, um den letzteren einen Vorzug vor anderen, gleichsam ein Monopol des Handels zuzuwenden, eine Macht, die in den Händen einzelner Privatpersonen allerdings gefährlich für den Frieden und das Glück der Gesammtheit erschien.

Allein in Berlin bekam diejenige Strömung, welche nichts wollte, das Uebergewicht, und die Sache blieb liegen. Aber da, wohin sie wirken sollte, blieb sie nicht liegen, nämlich in England. Unterm

*) Es mag erwähnt werden, daß, als Vorstehendes geschrieben wurde, man von der Errichtung des Norddeutschen Bundes von 1866 noch keine Ahnung hatte, und ziemlich hoffnungslos in die Zukunft blickte.

17. Mai 1847 machte der britische Minister-Resident bei den Hansestädten, Herr Hodges, im Auftrage seiner Regierung bei dem Senate sehr ernstliche Vorstellungen gegen den beabsichtigten Handels- und Schifffahrtsbund, und ließ es auch dabei an Drohungen nicht fehlen. Es war das ein Zeichen, daß man in England die Bedeutung der Sache besser erkannte als in Deutschland. Senatsseitig wurde darauf erwiedert, daß der Zweck einer Verbündung deutscher Staaten lediglich dahin gehe, die Interessen des nach Freiheit trachtenden Welthandels gemeinsam zu vertreten, und daß nichts so sehr geeignet sein würde, sie in dieser Aufgabe zu unterstützen, als wenn von Seiten anderer dem System der Protection huldigender europäischer Staaten auf die Bahn des freien Handels eingelenkt würde. Darauf erwiederte das englische Cabinet, daß Großbritannien keine allgemeine commercielle Maßregel deutscher Staaten anerkennen werde, wenn dieselbe nicht vom Deutschen Bunde erlassen würde.

Anfang Juli 1847 erbat sich der britische Minister-Resident Hodges für sein Gouvernement ein Exemplar des Pamphlets: „der deutsche Handels- und Schifffahrtsbund", und erhielt dasselbe. Obgleich die Sache in Deutschland bereits aussichtslos geworden war, studirte man sie noch in England, und legte ihr einige Bedeutung bei. Später im Herbst 1848 sagte mir der britische Gesandte bei der deutschen Central-Gewalt, Lord Cowley: Sir Robert Peel habe sich das erwähnte Pamphlet ins Englische übersetzen lassen, dasselbe gründlich studirt, und habe dasselbe, sowie überhaupt die Bewegung in Deutschland für den Handels- und Schifffahrtsbund wesentlich dazu beigetragen, seine Idee, die englische Navigations-Acte aufzuheben, zum Durchbruch zu bringen. Die viele Arbeit wäre mithin doch nicht vergeblich gewesen.

Die hannoversche Regierung war in der Hauptsache einverstanden, und forderte im Juli 1847 die preußische auf, nunmehr zur Fortsetzung der Verhandlungen zu schreiten. In Berlin war aber, wie schon erwähnt, inzwischen eine andere Ansicht nach oben gekommen, vielleicht blieben auch die Noten der englischen Regierung nach Berlin, die in ähnlichem Sinne gehalten waren als die nach Bremen gerichteten Depeschen, nicht ohne Einfluß. Unterm 16. September 1847 richtete die preußische Regierung, in Erwiederung der Anfragen der Zollvereinsstaaten darüber, was für eine Bewandtniß es mit dem deutschen Handels- und Schifffahrtsbunde habe, an jene Regierungen eine Denkschrift, in der sie darlegte, daß nur vorläufige Besprechungen mit den

nicht dem Zollverein angehörenden Seestaaten stattgefunden, die jedoch zu keinem Resultat geführt hätten. Damit war dieser Gegenstand dann vollständig zu Ende, und man ließ es sich wieder geduldig gefallen, daß England und Frankreich unser Vaterland nicht als ein Land (ein country) anerkannten, sondern jeden Staat besonders nur für ein Land, ein country, gelten lassen wollten. Es konnten daher, nach wie vor, alle Waaren aus fremden Entrepots zu den gewöhnlichen Eingangszöllen nach Deutschland gebracht werden, während aus deutschen Häfen und Entrepots nach keinem Lande Europas, mit alleiniger Ausnahme von Rußland, überseeische Waaren gebracht werden durften, es sei denn gegen einen erheblichen Aufschlagszoll, in sofern man es nicht ganz und gar verbot. Statt in Deutschland die Nationalehre dabei verletzt zu sehen, freute man sich der praktischen Ausübung der Theorie des Freihandels, und bemerkte nicht, daß ein nur von der einen Seite gewährter, von der andern aber verweigerter freier Verkehr doch füglich nicht „Freihandel" genannt werden könne. Jetzt, 1866, haben die meisten europäischen Staaten, namentlich England, die Bahn eines freisinnigeren Handelssystems beschritten, und ist zu erwarten, daß allmählich ein wirklicher Freihandel die Handelswelt von dem früheren Drucke erlöse. Die bei dem Handels- und Schifffahrtsbunde empfohlenen Repressivmaßregeln würden daher jetzt nicht mehr allgemein zutreffen. Wäre übrigens der Handels- und Schifffahrtsbund zu Stande gekommen, und hätte nur die Möglichkeit von Repressivmaßregeln dargeboten, vielleicht ohne sie jemals auszuführen, so dürfte schon diese Möglichkeit und deren Androhung genügt haben, die Deutschland feindlichen Differentialsysteme von Frankreich, Belgien und Holland zum Fall zu bringen, weil deren Häfen wesentlich auf den Absatz nach Deutschland angewiesen waren, und es wäre dann unserm Vaterlande die Schmach erspart worden, in dem zwischen dem Zollverein und Frankreich abgeschlossenen Vertrage vom August 1862 im § 10 zu bestimmen, daß alle über deutsche Häfen zu Lande nach Frankreich eingehenden nicht zollvereinischen Waaren dem französischen Aufschlagszoll unterworfen bleiben sollten, während der § 11 stipulirt, daß umgekehrt alle über die französische Landgrenze nach dem Zollverein eingehenden Waaren keinerlei Aufschlagszoll zu unterwerfen seien. Welche andere Nation würde sich das haben bieten lassen? Freilich läßt sich Deutschland das, was in vorerwähnten zwei Paragraphen stipulirt ist, mit herkömmlicher wahrer Lammesgeduld

von vielen anderen Nationen gefallen, ohne sich darum zu quälen, daß neben der Benachtheiligung des deutschen Seehandels vor Allem die Ehre Deutschlands dadurch berührt wird. Wenn man sich das nun auch ferner von Frankreich gefallen lassen wollte, so war es doch recht stark, solches vertragsmäßig auszusprechen. Die Sache hat daher jetzt auch nur eine historische Bedeutung, wenngleich sie in den vierziger Jahren ihre volle Berechtigung hatte und namentlich auch diejenige zu verhindern, daß der Skandal eintrete, daß deutsche Staaten gegen einander einen Differential-Zollkrieg führten.

Ich komme jetzt zu einem Gegenstande, der für Bremen die großartigsten Folgen gehabt, aber auch mir ganz außerordentliche Anstrengungen gekostet hat. Es ist die Errichtung einer Dampferlinie zwischen Bremen und Newyork. Es gab damals zwischen Europa und Amerika nur eine Dampfverbindung, nämlich diejenige zwischen Liverpool und Newyork via Halifax, die Cunardlinie, welche von der englischen Regierung für den Transport der Posten eine Subvention von 750,000 Pfd. Sterl. jährlich erhielt. Eine solche Unterstützung konnte nur England geben, und es herrschte damals die Ansicht vor, daß ohne eine ähnliche Beihülfe eine oceanische Dampfschifffahrt ganz unmöglich sei, was, da man zu jener Zeit nur kleine Schiffe von 1000 bis 1200 Tons verwendete, auch wohl begründet war. Im Jahre 1844 kam nun in Newyork die Idee auf, eine amerikanische Dampferlinie zwischen Newyork und einem Hafen des Continents von Europa mittelst Unterstützung der Regierung zu Washington zu errichten. Man besprach die Idee in den Zeitungen, kam aber nicht zum Handeln. Sie wurde aber dennoch in Deutschland aufgefaßt, denn Preußen nahm in seinem Vertrage mit Belgien vom 1. September 1844, in welchem es sich das Recht ausbedang, ein Zollvereins-Entrepot in Antwerpen zu errichten, um vermittelst desselben den directen Handel des Zollvereins unter Zollrabatt controliren zu können, auf die Eventualität einer Dampfschifffahrt zwischen Antwerpen und Newyork Rücksicht. Es erschienen in den amerikanischen Blättern viele Artikel, in welchen dargethan wurde, daß Antwerpen einen ausgezeichneten Hafen besitze, Belgien seine Transitzölle aufgehoben habe, und jener Hafen ferner nach allen Richtungen, sowohl nach Frankreich als nach Deutschland bis nach Triest hin Eisenbahnverbindungen habe, was von keinem andern Hafen des Continents gesagt werden könne. Man sprach in

Newyork von Rotterdam, Antwerpen, Havre, Bordeaux, selbst von Lissabon. Von Hamburg oder Bremen war gar nicht die Rede, und in diesen Plätzen selbst dachte Niemand an eine Mitbewerbung, weil man selbst die Lage als zu weit zurückliegend und die langen Winter für hinderlich hielt. Unter dem Eindrucke dieser Verhältnisse befand ich mich nicht minder als alle anderen, konnte aber doch nicht unterlassen, mit dem amerikanischen Consul, A. Dudley Mann, zuerst halb im Scherz, darüber zu sprechen, daß Bremerhaven eigentlich ein sehr passender Ausgangspunkt für eine Dampferlinie mit Newyork sei, weil Bremerhaven im Winter durchweg für die Schifffahrt zugänglich bleibe, indem das Fahrwasser sich am östlichen Ufer bis in See befinde, und der bei Frostwetter vorherrschende Ostwind das Treibeis nach der Westseite des Stromes dränge, daher an der Ostseite das Fahrwasser eisfrei lasse. Ich machte geltend, daß von Bremen ab bald (unser Eisenbahnvertrag mit Hannover kam erst am 14. April 1845 zum Abschluß) Eisenbahnen, sowohl nach dem Rheine, als nach dem Osten und Süden führen würden, und daß es für die amerikanischen Posten von großem Werthe sein werde, wenn sie durch Bremens Hände gingen, wo für die Briefe die vollste Sicherheit bestände, nicht durch schwarze Cabinette revidirt zu werden. Herr Mann ging auf die Idee mit Enthusiasmus ein, schrieb darüber sehr ausführlich an den Minister des Auswärtigen in Washington, Herrn Buchanan, und erhielt solche Nachrichten von dort, daß er Anfang Januar 1845 sich veranlaßt fand, mich aufzufordern, ihm bestimmte Anerbietungen zu machen. Am 10. Januar 1845 trug ich die Sache im Senat vor, welcher eine commissarische Berathung anordnete. Man machte sich zwar keine Hoffnung auf einen Erfolg, ermächtigte mich jedoch am 15. Januar ein Schreiben an Herrn Mann zu richten (de dato 17. Januar 1845), in welchem Freiheit von Hafenabgaben, zollfreie Lagerung von Steinkohlen und die liberalste Behandlung der Posten zugesichert wurde. Dies Schreiben wurde sogleich durch Herrn Mann nach Washington befördert. Inzwischen legte der Präsident Polk sein Amt nieder, Mann wurde entlassen und Herr Robertson kam an seine Stelle. Herr Mann reiste nach den Vereinigten Staaten zurück, und wurde ihm nach Washington eine Sendung alten Rheinweins nachgeschickt, damit er geeignete Personen mit den Herrlichkeiten des Bremer Weinkellers bekannt machen könne. Unterm 14. September 1845 schrieb mir nun derselbe aus Washington, daß die Gesandten aller am Meere belegenen europäischen Staaten die

Washingtoner Regierung plagten, zu verfügen, daß diese Postdampferlinie nach ihrem Haupthafen bestimmt werde, und zwar England, welchem wegen der damals schwebenden Oregon=Frage an einem guten Einvernehmen mit seinem Nachbar viel gelegen war, und Frankreich für Havre, Belgien für Antwerpen, Holland für Rotterdam, Dänemark für Glückstadt, Portugal für Lissabon, daß aber demungeachtet die Linie auf Bremen die besten Aussichten habe, zumal man damit die Idee verbinde, die amerikanische Overland Mail nach Ostindien via Triest zu dirigiren, zu welchem Behufe er, Mann, wahrscheinlich das Consulat in Triest erhalten werde. Er machte dann darauf aufmerksam, daß die alte Schleuse zu Bremerhaven oceanische Raddampfer, denn die ersten Versuche mit der Schraube hatten sich damals nicht bewährt, nicht durchlasse, daher auf den Bau einer neuen zweiten Schleuse Bedacht genommen werden müsse. Seine folgenden Briefe bestätigten die günstige Gesinnung des Postmaster General für Bremen, man fing daher auch hier an zu denken, daß es doch möglich sei, daß Bremen der Vorzug gegeben werden könne. Man erwog daher ernstlich unsere Verhältnisse, und fand, daß noch recht viel zu thun sei, um mit Nachdruck in die Mitbewerbung eintreten zu können. Es fehlte zunächst ein Hafen, in welchen man große oceanische Dampfer hineinlegen könne. Hatte Belgien die Transitzölle nach dem Zollverein fallan lassen, so bestanden dieselben noch in Hannover, sowohl zu Lande als auf der Weser, mit dem Postwesen sah es aber ganz trostlos aus. Bremen hatte damals keinen einzigen Postvertrag; denn es wurde postalisch nicht für voll angesehen, und war nur den Verträgen, die Hamburg mit Hannover für den Curs von Hamburg über Bremen nach und von Holland und hinterliegenden Ländern abgeschlossen hatte, beigetreten. Ich werde auf diesen Gegenstand später zurückkommen, und wiederhole hier nur, daß in Bremerhaven gar kein Postwesen bestand, und daß man daher Briefe mit Privatgelegenheiten zu befördern pflegte. Hier mußte nothwendig Wandel geschafft werden. Ich schrieb daher mit Genehmigung des Senats unterm 4. November 1845 an den hannoverschen Minister des Auswärtigen, Herrn von Falcke, sehr ausführlich, indem ich ihm die guten Aussichten für die Erlangung der Dampferlinie schilderte, welche, wenn wir sie erlangten, für den Wohlstand und die politische Stellung Hannovers von unberechenbaren Folgen sein werde. Sodann führte ich aus, daß wir den amerikanischen Handel eben so stellen müßten, wie in Belgien bereits geschehen sei,

nämlich daß Hannover seine Transit- und Weserzölle auf amerikanische Waaren aufgeben müsse, und daß, um Bremen in den Stand zu setzen, mit dem Postmaster General einen Postvertrag abzuschließen, eine Verständigung über die Errichtung eines bremischen Postamts in Bremerhaven und dessen Anschluß an die hannoverschen Posten ganz unerläßlich sei. Dabei wurde bemerkt, daß dieser Postvertrag nicht nach hergebrachten postalischen, sondern nach handelspolitischen Rücksichten bemessen werden müsse. Endlich wurde die Nothwendigkeit ungesäumter Verbesserung des Fahrwassers der unteren Weser hervorgehoben, damit für die mit den Dampfschiffen kommenden und abgehenden Personen und Waaren die Weser kein Hinderniß darbiete. Nach wenigen Tagen ging hierauf die Antwort ein, daß man für die Mittheilung sehr dankbar, und bereit sei, alles Erforderliche zu thun, um die Dampferlinie heran zu ziehen.

Gegen Ende November sagte mir Herr Bürgermeister Smidt, er halte es für wünschenswerth, daß ein Mitglied des Senats nach Amerika gehe, um die Dampfschiffsangelegenheit zu betreiben; die Sache sei doch von unendlicher Wichtigkeit. Was er eigentlich sagen wollte, sprach er nicht aus, zumal ich ihm mit einem andern Vorschlage entgegenkam, nämlich demjenigen, meinen Freund C. T. Gevekoht, nach Amerika zu senden. Derselbe sei, sagte ich ihm, in Baltimore etablirt gewesen, habe viele persönliche Bekanntschaften in den Staaten, habe kein Geschäft, sei Wittwer und in jeder Hinsicht geeignet. Er erwiederte: „Holen Sie ihn mir sogleich her, er muß mit dem nächsten Steamer weg". Ich that, wie er gesagt, und da Gevekoht sogleich einwilligte und der Senat am 26. November zustimmte, reisete er nach wenigen Tagen, mit Creditiven an den Präsidenten der Vereinigten Staaten versehen, ab.

Im December begab ich mich im Auftrage des Senats nach Hannover, um die angeregten Fragen mündlich zu besprechen und die Sendung des Herrn Gevekoht nach Washington anzuzeigen. Der Minister des Auswärtigen ersuchte mich zu veranlassen, daß der Regierung zu Washington zur Kunde komme, daß Hannover bereit sei, im Hinblick auf die Dampfschifffahrt seine Transitzölle auf die hauptsächlichen amerikanischen Erzeugnisse, Taback, Thran, Reis und Baumwolle auf eine Recognitionsgebühr, sowohl auf dem Landwege als auf der Weser, herabzusetzen, und bestätigte dieses kurz darauf durch ein

officielles Schreiben, in welchem ausgesprochen wurde, daß Hannover bereit sei, hierüber einen Vertrag mit den Vereinigten Staaten abzuschließen. Hinsichtlich der Verbesserung der Fahrbahn der unteren Weser erwähnte er, daß ohne Verzug der hannoversche Techniker ernannt werden solle, damit die Ausarbeitung des Austiefungsplans in Gemäßheit des Vertrags vom 14. April 1845 sofort vorgenommen werden könne. Er theilte mir dann ferner mit, daß der Oberfinanzrath Witte zum Commissar für die Verhandlung eines Postvertrags mit Bremen in Beziehung auf Bremerhaven ernannt sei. Es wurden nun dem Herrn Gevekoht umfassende Instructionen nachgeschickt und derselbe beauftragt, der amerikanischen Regierung zu eröffnen, daß Hannover bereit sei, auf der angegebenen Basis einen Vertrag mit Amerika abzuschließen. Eine gleiche Mittheilung machte ich an den Consul Mann in Washington. Der Senat beauftragte mich mit der Verhandlung über einen Vertrag wegen der Post zu Bremerhaven, wobei mich, der ich ohnehin vom Postwesen nicht die geringste Kenntniß hatte, der Präsident des Senats, Smidt, welcher übernommen hatte, mir eine specielle Instruction zu ertheilen, noch dadurch ängstlich machte, daß er mir die Worte mit auf den Weg gab: „Nehmen Sie sich in Acht, ein Postvertrag ist ein Vertrag mit dem Satan; man glaubt, man erlangt was, und hat am Ende doch nichts". Das war meine specielle Instruction. Zu jener Zeit war der Ausspruch des alten Herrn auch ganz richtig, denn das Postwesen war damals ein Raubkrieg Aller gegen Alle.

Ich verabredete nun verschiedene Zusammenkünfte mit dem Oberfinanzrath Witte, welche denn auch zum Abschluß des unterm 28. Februar 1846 unterzeichneten ersten wirklich selbständigen Postvertrags Bremens führten. Wir waren sehr rasch einig über das Materielle des Vertrags, welches dahin ging, daß das in Bremerhaven zu errichtende Postamt aus zwei Speditionscontoren bestehen solle, von denen das hannoversche diejenigen Briefe, deren Curse durch das Stadtpostamt in Bremen nicht besorgt werden können, das bremische dagegen die Correspondenz mit Bremen und mit allen denjenigen fremden Staaten zu befördern habe, mit welchen das Stadtpostamt in directem Kartenwechsel stehe, also mit Oldenburg, Hamburg und den Niederlanden, sowie mit den hinter den beiden letztgenannten belegenen Ländern; außerdem solle das bremische Contor den auf und von Bremerhaven dirigirten Briefverkehr mit überseeischen Ländern besorgen.

Es wurde ferner bestimmt, daß die seewärts eingehende Correspondenz, insofern sie nicht auf bremischen Cursen befördert werden könne, in Bremen der hannoverschen Post zu übergeben sei, wofür Hannover einen Theil des Portos nach dem Innern Deutschlands Bremen zukommen lassen werde. Der Transport von Bremerhaven nach Bremen und umgekehrt durch das Hannoversche, wurde von Hannover übernommen gegen ein Transitporto von Einem Gutengroschen für das Loth. Dieses sind die wesentlichen Bestimmungen des Vertrags, womit Bremen alles erlangte, was es wünschte, und auch Hannover zufrieden war. Schwieriger waren die Etiquettenfragen zu überwinden, welche beiden Commissaren große Erheiterung verursachten. Es waren die Fragen, wie das Postamt heißen sollte, ob das hannoversche Postlocal rechts oder links anzubringen sei, welches Wappen vor dem Hause paradiren, ob ein mit der Fahrpost eintreffender hannoverscher Postillon blasen dürfe oder nicht; denn ein blasender Postillon schloß ein weiter gehendes Postrecht in sich, als ein nicht blasender. Man verständigte sich dahin, daß in der Mitte über der Hauptthür das Wort „Postamt" ohne Wappen stehen, und jedes Speditionscontor sein Landeswappen daneben, zur Bezeichnung für die Briefannahme, setzen möge. Die übrigen Fragen überließ man ihrem Schicksal. Endlich wurde die strengste Geheimhaltung verabredet, namentlich auch den Amerikanern gegenüber; denn diese könnten ja nach ihrer Weise auf den entsetzlichen Einfall kommen, den Vertrag in eine Zeitung zu setzen. Dergleichen war zu jener Zeit ganz unerhört, während wenige Jahre später, als die Postverhältnisse regulirt waren, es keine Geheimnisse im Postwesen mehr gab.

Nachdem diese Grundlage für unseren Postverkehr mit Amerika gewonnen war, wurde Herrn Gevekoht von mir eine Instruction in Betreff der mit dem Postmaster General in Washington zu schließenden Vereinbarung ertheilt. Dabei wurde von der Ansicht ausgegangen, daß, um den Mitbewerb anderer deutscher Postverwaltungen gründlich abzuschneiden und dem bremischen Postwesen hinsichtlich der amerikanischen Correspondenz eine feste und sichere Stellung zu geben, es sich empfehle, daß der Postmaster General das bremische Stadtpostamt mit der *ausschließlichen Agentur* für die amerikanische Post betraue, wofür dasselbe einen Antheil an dem amerikanischen Seeporto oder eine Commission zu beziehen habe, deren Normirung man dem Postmaster General ganz und gar überlassen wolle. Die Post solle daher zwischen

Bremen und Amerika eine amerikanische sein, die in Deutschland respective in Europa durch das bremische Stadtpostamt vertreten werde. Diese Idee fand in Washington Beifall und kam später, als das Unternehmen der Dampfschifffahrt ins Leben trat, zur Ausführung.

Inzwischen schrieb Herr Gevekoht im Februar 1846 aus Newyork, daß es mit der Bildung einer Gesellschaft für die Dampferlinie sehr schlecht stehe, daß kein Unternehmer sich finde, und wenn sich deren zeigten, sie solche enorme Ansprüche für den Posttransport an die Regierung machten, daß nicht daran zu denken sei, dieselbe werde darauf eingehen. Er erwähnte dann, daß wohl daran gedacht werden möge, in Europa einige Hunderttausend Dollars zu zeichnen, um darzuthun, daß man in Deutschland Vertrauen zu der Rentabilität der Sache habe. Die Sache stand daher sehr schlecht. Da faßte der Consul A. D. Mann, ungeachtet er selbst ohne Vermögen war, den kühnen Entschluß, als Unternehmer aufzutreten, und erbot sich, bei 450,000 Dollars jährlichem Postzuschuß, vier Dampfschiffe für die Newyork-Bremer Fahrt zu stellen. Er kannte seine Leute; denn kaum verlautete diese Offerte, als ein Herr Mills sich bereit erklärte, die vier Dampfer, nach Vorschrift des Postmaster General, für die Bremer Linie gegen 400,000 Dollars Postzuschuß, mithin 100,000 Dollars für jedes Schiff pro anno, in Fahrt zu setzen. Nun kam die Sache in Gang, und Herr Mann zog sich wieder zurück. Es ergab sich aber sehr bald, daß Herr Mills ohne Mittel war; es wurden jedoch jetzt Zeichnungen vorgenommen und respectable Männer in die Direction gewählt. Der Postmaster General gab dem Mills den Zuschlag für 400,000 Dollars, ungeachtet der stärksten Anstrengungen der Gesandten von England, Frankreich, Belgien und Holland, dieses zu verhindern. Es erübrigte nur noch die Genehmigung dieser „Appropriation" durch den Congreß. Anfangs März ging Herr Gevekoht nach Washington, um auf die Mitglieder des Congresses und der Regierung einzuwirken. Hier entwickelte derselbe eine ganz außerordentliche Thätigkeit. Zunächst waren es die Congreßmitglieder, von denen viele ihm aus seinen früheren geschäftlichen Verhältnissen persönlich bekannt waren, die er suchte für die Bremer Linie zu gewinnen. Es gelang ihm sodann, mit dem Postmaster General eine Verständigung über die Grundzüge eines Postarrangements mit Bremen zu Stande zu bringen, und nicht minder den Staatssecretär für auswärtige Angelegenheiten, Herrn Buchanan, davon zu überzeugen, daß es sich empfehle, die Vorschläge Hannovers hinsichtlich eines Handels-

und Schifffahrts-Vertrages anzunehmen. Er schrieb in der That unterm 31. März, daß Herr Mann in geheimer Mission plötzlich nach Europa abgereist sei, und er vermuthe, daß es sich um den Vertrag mit Hannover handle. Gleichzeitig mit dem Eingange dieses Briefes traf auch ein Schreiben von Mann aus London vom 21. April ein, worin dieser mir schrieb, daß er beauftragt sei, einen Vertrag mit Hannover zu verhandeln, und daß er mich dringend bitte, ihn dahin zu begleiten, weil er kein Deutsch verstehe. Anfangs Mai reiste ich denn mit ihm nach Hannover und stellte ihn dem Minister des Auswärtigen, Herrn von Falcke, vor, welcher den Oberfinanzrath Witte zum hannoverschen Commissar ernannt hatte. Als sich nun ergab, daß Herr Mann kein Deutsch und Herr Witte kein Englisch verstand, ersuchte mich Herr von Falcke, den Dolmetscher zu spielen. Der Vertrag war bald fertig: Hannover wurde in den Vereinigten Staaten in Beziehung auf Handel und Schifffahrt auf den Fuß der begünstigtesten Nation gestellt und gewährte das Reciprocum, indem es außerdem die Transit- und Weserzölle auf Taback, Reis, Baumwolle und Thran auf eine Recognitionsgebühr ermäßigte. Mit diesem Tractate reiste nun Herr Mann nach Washington zurück, und wurde derselbe einige Zeit nachher von beiden Theilen ratificirt. Dieser Vertrag war im Grunde wichtiger für Bremen als für die beiden Contrahenten; denn Bremen wurde auf diese Weise für seine vier Stapelartikel die hannoverschen Transit- und Weserzölle los. Jedenfalls ein bleibender Vortheil.

Belgien, welches nicht müde wurde, alles aufzubieten, die Dampferlinie auf Antwerpen zu bekommen, wandte sich jetzt, auf Grund des Vertrags vom 1. September 1844, an Preußen um Unterstützung. Hier hatten sich die Ansichten über die Bedeutung Bremens schon wesentlich geändert; da aber die Bestrebungen Bremens hinsichtlich dieser Dampferlinie völlig geheim gehalten waren, kannte man in Berlin die Sachlage nicht und beschränkte sich daher darauf, den preußischen Gesandten in Washington, Herrn von Gerolt, mit Berichterstattung zu beauftragen. Die Berichte dieses Herrn fielen dann ganz zu Gunsten der Bremer Linie aus.

Da in Gevekohts Briefen die Einwirkungen aller mehrgenannten Gesandten auf die Congreßmitglieder mit lebhaften Farben geschildert wurden, war man in Bremen in der äußersten Spannung über das Resultat der Abstimmung in den beiden Häusern des amerikanischen Congresses. Endlich ging die Nachricht ein, daß am 7. Mai

im Hause der Repräsentanten die Appropriation der Bremer Linie genehmigt sei, und es sich jetzt nur noch um die Zustimmung des Senats handle, die man für ziemlich gesichert hielt. Ende Mai kam nun auch im Senat die Sache zur Abstimmung, wurde jedoch, durch eine Unachtsamkeit des Vorsitzenden, mit andern Sachen zusammengethan und in Bausch und Bogen verworfen. Herr Gevekoht schrieb überaus niedergeschlagen, denn alle bisherigen Anstrengungen schienen nun vergeblich gewesen zu sein. Die Gegner jubelten. Aber doch zu früh, denn es gelang den unermüdlichen Anstrengungen Gevekohts, den Senat zu bewegen, eine Reconsideration des Beschlusses vorzunehmen, und wurde dann endlich am 15. Juni 1846 auch im Senat mit 27 gegen 24 Stimmen die Appropriation genehmigt.

Die Grundlage für das Dampfschiffs-Unternehmen, der Zuschuß des amerikanischen Staates mit 100,000 Dollars jährlich für jedes Schiff war nun da, man glaubte daher, daß jetzt alles fertig sei. Herr Gevekoht machte seine Abschiedsbesuche in Washington und reiste nach Newyork, um sich nach Europa einzuschiffen. Da zeigten sich nun neue Schwierigkeiten. Es wollte mit der Zeichnung von Actien nicht vorwärts und wurde angenommen, daß das Publikum kein Vertrauen zu dem Inhaber des Postcontracts, Mills, habe. Man suchte sich nun dieses Mannes zu entledigen und ihm den Postcontract in der Weise abzukaufen, daß derselbe auf die im Entstehen begriffene Compagnie übertragen werde. Man mußte sich dazu entschließen, Herrn Mills mit 50,000 Dollars abzufinden, bevor das Geld auch nur für ein Schiff beisammen war. Nach dem Contracte mußte sofort ein Schiff in Bau gegeben werden. Es wurde daher zu diesem Behufe ein Baucontract abgeschlossen in der zuversichtlichen Erwartung, daß die Actienzeichnungen nun rasch vorwärts gehen würden. Man täuschte sich aber, denn es waren fast nur deutsche Handlungshäuser, die sich mit mäßigen Summen betheiligten, den Hauptbetrag zeichnete der Erbauer des Schiffes. Die Berichte Gevekohts vom Juni 1846 aus Newyork schilderten die Lage der Sache als höchst bedenklich, wenn nicht von deutscher Seite Hülfe käme. Dabei zeigte sich eine böse Schwierigkeit. Es ergab sich, daß Fremde bei amerikanischen Schiffen nicht betheiligt sein können, daß daher Deutsche nicht Eigenthümer von Actien sein konnten. Da verfiel man auf das Auskunftsmittel, daß zwei Newyorker Handlungshäuser die Actien zeichnen, und von deutscher Seite darauf der volle Betrag der Actien vorgeschossen werde, mit der Nebenbedin-

gung, daß aller Schaden oder Vortheil nur die Darleiher zu treffen habe. Auf dieser Basis wurde nun versucht, in Deutschland Gelder zu beschaffen. Da auf eine Betheiligung von Privatpersonen nicht zu rechnen war, wandte sich der Senat am 15. Juli 1846 an die Bürgerschaft, da Bremen unter allen Umständen voran zu gehen habe. Es wurde eine Deputation niedergesetzt und auf deren Bericht beschlossen, daß Bremen sich mit 100,000 Dollars betheiligen wolle, wenn die übrigen deutschen Staaten eine gleich große Summe darzuleihen sich entschließen würden. Es wurden nun große Anstrengungen gemacht, durch officielle Schreiben in Begleitung von Denkschriften, in welchen die Wichtigkeit dieser Dampfschifffahrt für Deutschland geschildert worden, die sämmtlichen deutschen Regierungen zu einer Theilnahme zu bewegen; auch veranlaßte man mehrere einflußreiche Kaufleute, namentlich die Herren C. A. Heineken, Gustav Kulenkampff und H. H. Meier, durch ihre kaufmännischen Verbindungen in Berlin der Idee der Betheiligung von Seiten der preußischen Regierung Eingang zu verschaffen. Und es gelang in der That, die Sache als eine nationale anerkannt zu sehen, denn die meisten Staaten gingen ohne Widerstreben auf ein Darlehen ein. Preußen bewilligte 100,000 Dollars, Hannover 25,000 Dollars, Sachsen 20,000 Dollars, Oldenburg, Baden, Frankfurt je 10,000 Dollars, Nassau, Hessen-Darmstadt und sämmtliche thüringische Staaten geringere Beträge, so daß im Ganzen 286,100 Dollars von deutscher Seite zusammen kamen, die in der angegebenen Weise auf die zweien Trustees in Newyork in Bewahrung gegebenen Actien der Gesellschaft Ocean Steam Navigation Company vorgeschossen wurden. Diese Theilnahme von deutscher Seite wirkte, und somit kam denn auch bald das Capital für zwei große oceanische Raddampfer zusammen, mit denen nun der Anfang gemacht werden konnte.

So war denn nach großem Aufwand von Anstrengungen aller Art die erste amerikanische Postdampfer-Linie zwischen Newyork und Europa zu Stande gebracht, und von der Regierung zu Washington Bremen und dessen Hafen Bremerhaven als derjenige Hafen und Deutschland als dasjenige Land anerkannt, welches amerikanischerseits als für den amerikanischen Handel und Verkehr am wichtigsten erachtet wurde. Zwei Schiffe, der „Washington“ und „Hermann“, wurden nun rasch gebaut und in die Fahrt gebracht. Sie hatten eine recht gute Einnahme, waren aber, da es die ersten oceanischen Dampfer waren, welche in Amerika gebaut worden, in vieler Hinsicht mangelhaft construirt, der

Kohlenverbrauch war sehr groß, die Bemannung wurde ganz übermäßig bezahlt, jährlich fanden die kostbarsten Reparaturen statt, die Verwaltung und Beköstigung wurde überaus luxuriös betrieben, so daß, trotz der großen Zuschüsse der Regierung und der bedeutenden Einnahmen, doch nach etwa sechs Jahren die Unternehmung liquidiren und eingehen mußte. Sie hatte aber die Bahn gebrochen für ein späteres Unternehmen, man hatte von der Ocean Steam Navigation Company gelernt, wie man, um bessere Resultate zu gewinnen, verfahren und auch wie man nicht verfahren müsse, der Zug der Güter und Personen hatte sich auf Bremen gerichtet, Postverhältnisse waren geordnet, Postverträge, auf diese Postdampferlinie berechnet, nach allen Richtungen abgeschlossen, so daß durch dies Unternehmen, auch wenn es wieder unterging, der Grund gelegt worden ist, auf welchem später weiter gebaut werden konnte.

Im Herbst 1847 kehrte Gevekoht nach Bremen zurück, und mit der ersten Fahrt des Dampfschiffs „Washington" kam auch der First Assistant Postmaster General, der Major Hobbie, um einen Postvertrag, auf Grund der in Washington bereits festgestellten Präliminarien zum Abschluß zu bringen. Der Senat beauftragte mich mit dieser Unterhandlung. Ich lege als Anhang zu dieser Aufzeichnung einen Bericht bei, den ich im December 1851 über die Umgestaltung unseres Postwesens dem Senat erstattet habe, aus welchem sich das Resultat der Verhandlungen mit Herrn Hobbie ergiebt, und bemerke hier nur, was außerhalb des Zweckes jener Berichterstattung lag.

Die Postübereinkunft, Arrangement genannt, welche zwischen Herrn Hobbie und mir abgeschlossen worden, wurde unterm 29. März 1847 von dem Postmaster General und unterm 26. Juni 1847 bremischerseits ratificirt, und bestimmte, daß das bremische Stadtpostamt der einzige und ausschließliche Agent für die amerikanische Post sein solle, sowie das Nähere über die zu ertheilenden Abrechnungen. Das Seeporto wurde auf 24 Cents, das amerikanische inländische Porto für eine Entfernung von Newyork bis zu 300 Miles auf 5 Cents und darüber hinaus auf 10 Cents gesetzt, und bestimmt, daß nur diejenigen deutschen Postverwaltungen Briefe mit dieser Post via Bremen versenden und empfangen sollten, welche ihr deutsches Porto für diese amerikanische Post auf 4 Gutegroschen (5 Silbergroschen) resp. 12 Cents zu stellen sich entschließen möchten. Denn der Herr Hobbie erklärte, daß die damals noch bestehenden, unendlich verschiedenen, und nach

Entfernungen sich ändernden deutschen Portosätze ein Humbug seien, den man in Amerika nicht verstehen werde. Nur Hannover, Oldenburg und Hamburg sollten ihr Porto für amerikanische Correspondenz auf 5 Cents stellen. Es wurden nun sämmtliche deutsche Postverwaltungen aufgefordert, dieser Uebereinkunft zwischen Amerika und Bremen beizutreten, mit dem Bemerken, daß sie nicht länger daran gebunden zu erachten seien, als sie solches ihrem eigenen Interesse angemessen halten würden; oder wie Herr Hobbie sich ausdrückte, nicht länger als die Dinte naß ist, womit sie ihren Beitritt unterzeichnen. Dieser Herr hielt nämlich dafür, daß Verträge selten länger gehalten würden, als man sie für vortheilhaft halte, und da dieser Vertrag sicher dauernd vortheilhaft befunden werde, würde er auch sicher von allen Contrahenten gern gehalten werden. Da das Porto nur ungefähr die Hälfte desjenigen über England betrug, so traten nach wenigen Wochen sämmtliche deutsche Postverwaltungen bei, und war somit 1847 die deutsche Posteinheit in Rücksicht auf die Correspondenz mit Amerika zu Stande gebracht. Auch Oesterreich, welches im Anfang an seinem Anschluß dadurch verhindert war, daß das an Sachsen, Preußen, Braunschweig und Hannover zu zahlende Transitporto höher war, als 4 Gutegroschen, trat, nachdem das Letztere zu diesem Behufe ermäßigt worden, mit der ganzen Monarchie bei. Wenn man bedenkt, wie buntscheckig zu jener Zeit die deutschen Posttarife waren, sowohl hinsichtlich der verschiedenen Münzen als auch der verschiedenen Portosätze, die für Briefe nach Ostpreußen, Oesterreich und Tirol bis auf einen halben Thaler Courant hinauf gingen, so muß man den Sprung auf 4 Gutegroschen herab als einen sehr erheblichen erachten.

Nachdem dieser Gegenstand geordnet war, oder eigentlich schon vorher, als sich das Zustandekommen einer deutschen Einigung in dieser Frage nicht mehr bezweifeln ließ, kehrte Herr Hobbie nach Amerika zurück und überließ der bremischen Postverwaltung, die weiteren Pläne des Postmaster General zur Reife zu bringen. Diese bestanden darin, auch außerhalb Deutschlands belegene Staaten zum Beitritt zu veranlassen und vor Allem die Führung der amerikanischen Overland Mail nach und von Ostindien via Bremen ins Werk zu richten. Ich hatte umfassende Unterhandlungen mit Hannover, Braunschweig, Preußen, Sachsen und Oesterreich zu führen, welche Staaten sämmtlich mit großer Bereitwilligkeit darauf eingingen, die Eisenbahnzüge so zu legen, daß in kürzester Zeit der Transport der Posten, Personen und Päckereien

zwischen Bremen und Triest und unter sehr annehmbaren Bedingungen hinsichtlich des Transitportos für die Posten geschehen könne. Auch mit dem Triester Lloyd, welcher zur Unterhandlung als Bevollmächtigten den Major Thornton nach Bremen sandte, traf ich eine Vereinbarung für den Transport der Post nach und von Alexandien. Mit diesen Verabredungen war der Postmaster General sehr zufrieden und drang derselbe nun darauf, daß die Ocean Steam Navigation Company, welche bis jetzt nur die beiden Schiffe „Hermann“ und „Washington“ in der Fahrt hatte, dem Postcontracte gemäß noch zwei Schiffe mehr anschaffe, damit mit vier Schiffen eine regelmäßige vierzehntägige Fahrt hergestellt werden könne. Damit sah es aber in Amerika betrübt aus; das Unternehmen genoß daselbst in der Handelswelt wenig Vertrauen, die Direction der Gesellschaft wandte sich daher im Spätherbst 1847 wieder um Hülfe nach Bremen. Hier hatte man zwar wenig Neigung, weitere Vorschüsse zu machen, man theilte jedoch die Sachlage den betheiligten deutschen Regierungen mit und regte an, ob man die Theilnahme an dem Unternehmen verdoppeln wolle. Es schien in der That, daß man dazu wohl geneigt sei, wenn auch mit einigem Widerstreben. Auch in Bremen neigte man dahin, daß man die Sache, nachdem sie so weit gediehen sei, nicht fallen lassen dürfe. Es war im Februar 1848. Inzwischen war von dem österreichischen Finanzministerium die Nachricht eingegangen, daß das englische Postamt zu Alexandien die bestimmte Erklärung, im Auftrage des englischen General-Postmeisters, abgegeben habe, daß es amerikanische Briefe nur in dem Falle weiter nach Ostindien und China befördern würde, wenn dieselben ihm mit der englischen Post über Liverpool zugingen, daß mithin auf anderem Wege, also über Bremen, ihm zugehende amerikanische Correspondenzen nicht angenommen werden würden. Bremischerseits wurde dem Postmaster General in Washington hiervon Mittheilung gemacht, worauf die amerikanische Regierung England die bestehenden Postverträge kündigte und den Durchgang der Briefe zwischen England und Canada durch die Vereinigten Staaten verweigerte, indem es die Aufnahme der amerikanischen Correspondenz in Alexandrien auf dem Wege über Bremen verlangte. Von diesem energischen Schritt ließ sich erwarten, daß die Frage der Overland Mail zu einem erwünschten Abschluß kommen werde.

Da traten die Ereignisse des Frühjahrs 1848 ein, durch welche alle eingeleitete Fragen und deren weitere Behandlung vollständig in Still-

stand geriethen. Die Bewegung verbreitete sich bald über ganz Deutschland, und bei der Ungewißheit der nächsten Zukunft mußten nun alle Bestrebungen, vergrößerte Zuschüsse zu der Dampfschifffahrt mit Newyork zu erwirken, eingestellt werden. Als die Nachricht von den Unruhen in Deutschland nach Washington kam, gab der Postmaster General die Idee auf, die Overland Mail durch Deutschland zu leiten, und verständigte sich wieder mit England. Die Postverbindung blieb daher auf die beiden Dampfer „Washington" und „Hermann" zwischen Newyork und Bremen beschränkt.

Der März 1848 veränderte alle bestehenden Verhältnisse und wirbelte Fragen auf, denen gegenüber die kleinen örtlichen Belange völlig in den Hintergrund gedrückt wurden.

Frankfurt.

Der März 1848 war ins Land gekommen. Ueberall in Deutschland gerieth die Bevölkerung in Bewegung und brachte tumultuarisch ihre Wünsche zu den Ohren der Fürsten und Regierungen. Diese Wünsche aber, sie wogten durcheinander, widersprachen sich vielfach oft in der komischesten Weise; aber in einer Hinsicht stimmten alle überein, in dem Verlangen nach einem deutschen Parlamente und nach Einheit der Nation. Es dachten sich die Leute darunter selten etwas Bestimmtes, ja man möchte fast sagen, ein Jeder habe sich darunter etwas Anderes gedacht; allein in der Richtung, daß das große Deutschland eine kräftigere Vertretung gegen die Außenwelt nicht nur auf dem Gebiete der Diplomatie und des Handels, sondern vor Allem in der Wehrkraft zu Wasser und zu Lande erlangen müsse, sowie endlich darin, daß für Freiheit und Recht eine bessere Gewähr zu erstreben sei, waren wohl alle einig. Bei dem allgemeinen Tumulte, den Massendemonstrationen, Sturmpetitionen, wankten alle Regierungen und Throne. Die Monarchen beeilten sich, ihre seitherigen Minister zu entlassen, und beriefen an deren Stelle Männer, deren Namen einen populären Klang hatten. Aber die gewohnte Ordnung war aufgehoben. So kam es denn, daß sieben Männer, Binding I., H. von Gagern, Itzstein, Römer, Stedtmann, Welcker und Willich von der südwestlichen Ecke Deutschlands aus unter dem 12. März eine Aufforderung erlassen konnten zu einer Versammlung von Männern des Vertrauens aus allen Theilen des Vaterlandes (natürlich Ost- und Westpreußen, sowie Schleswig-Holstein einbegriffen, wie es wörtlich lautet) auf den 31. März nach Frankfurt a. M., um die Neugestaltung des Vaterlandes zu berathen. Die Versammlung wurde bald ohne Weiteres „Deutsches Parlament“ genannt und

es fiel keiner Regierung ein, der Sache Schwierigkeiten in den Weg zu legen.

Nachdem die allgemeine politische Bewegung auch in Bremen durch die öffentliche Massenpetition und die durch sie veranlaßten Zugeständnisse des Senats am 8. März sich Bahn gebrochen hatte und die Aufforderung der Heidelberger Sieben, wie man sie nannte, bekannt geworden war, wurde in Bremen ein Gesuch an meinen Freund C. T. Gevekoht und mich, Bremen im deutschen Parlamente zu vertreten, in Umlauf gesetzt und mit mehreren tausend Unterschriften versehen, mittelst einer Deputation uns Beiden übergeben. Wir trugen keine Bedenken, das Gesuch anzunehmen und reiseten am 26. März über Cöln nach Frankfurt ab.

Die Ereignisse und Vorfälle bei dem Vor-Parlamente, wie es schließlich genannt wurde, sowie bei dem aus dem Vorparlamente hervorgehenden Funfziger Ausschusse habe ich in einer besonderen Schrift zusammengestellt, welche als Anhang (AnlageC.) beiliegt, und beschränke ich mich daher hier auf wenige Andeutungen zur Herstellung eines Zusammenhanges in der Erzählung.

Am 31. März traten die Mitglieder des Vorparlaments, das heißt, Alles, was für gut fand, sich dazu zu gesellen, in dem Römer zusammen. Nachdem die Präsidentenwahl vollzogen, begab man sich von dort in feierlichen Zuge nach der Paulskirche. Unendlicher Jubel, Kanonendonner, militärischer Prunk begleiteten den Zug in die festlich geschmückte Kirche.

Schon am ersten Tage nahm die Versammlung einen sehr unparlamentarischen Charakter an. Es wurden die ausschweifendsten Anträge gestellt und ohne Discussion genehmigt, weil den besonnenen Männern sich sehr bald der Gedanke aufdrängte, daß diese Versamm- so bald wie möglich geschlossen werden müsse, zumal sie nicht das deutsche Volk, sondern in den Hauptelementen die Umgegend von Frankfurt repräsentirte. Dabei waren die Gallerien mit rohem Gesindel besetzt, das stets bei den Reden seiner Gesinnungsgenossen „Bravo!“ brüllte und mit Knitteln stampfte, so daß von einer freien Discussion eigentlich nicht die Rede war. Der Hauptbeschluß des Vorparlaments war, daß am 1. Mai in ganz Deutschland die Wahlen für die „Verfassung gebende Nationalversammlung“ vorzunehmen seien, und ein zu wählender Ausschuß von 50 Mitgliedern darüber wachen solle, daß dieser Beschluß überall ausgeführt werde. Es wurde dann

zur Wahl dieses Funfziger Ausschusses geschritten und mir das Schicksal zu Theil, auch dazu gewählt zu werden.

Dieser Funfziger Ausschuß bestand in seiner überwiegenden Mehrheit aus respectablen und besonnenen Männern, wie sich später herausstellte. Sie wurden jedoch zum größeren Theil durch die augenblicklichen Eindrücke hingerissen und ahnten die Parteiumtriebe der Republikaner nicht, mit denen sie umstrickt wurden. Der Ausschuß würde auch sicher in den Schranken geblieben sein, welche das Vorparlament ihm gestellt hatte, wenn nicht die deutschen Regierungen, und zwar die größeren am meisten, dem Ausschusse eine auffallende Unterwürfigkeit bezeigt hätten, die Niemand mehr in Verwunderung setzte, als den Ausschuß selbst. Es hagelte gleichsam von Eingaben von Regierungen, Städten, Vereinen, Gesellschaften und Privaten mit Aufforderungen, alles Erdenkliche und Unmögliche für das „Vaterland" zu thun, dergestalt, daß der Ausschuß von Außen in eine Stellung gedrängt wurde, die einer provisorischen Regierung von Deutschland sehr nahe kam.

Es war eine denkwürdige, ungeheuer aufgeregte Zeit, dieser April 1848. Revolutionäres Toben in Volksversammlungen und auf den Straßen, Katzenmusiken, Drohungen gegen die Funfziger und wieder Erklärungen, mit Gut und Blut zu ihnen stehen zu wollen. Der sich von Tag zu Tag der Stadt Frankfurt nähernde republikanische Aufstand in Baden unter Hecker, die Unruhen in Posen, der Krieg in Schleswig-Holstein, die völlige Machtlosigkeit aller deutschen Regierungen, die Arbeiternoth und der Arbeiterunfug, kurz vollständige Anarchie wirkten zusammen und machten durch die Neuheit und Leidenschaftlichkeit, die man bei den ruhigen Deutschen nicht erwartet hatte, einen um so größeren und überwältigenden Eindruck. Jener April bildete daher, zumal durch die Schreckbilder, welche täglich auftauchten und die Herzen auch der steifsten Diplomaten öffneten, unbedingt die interessanteste Periode des Jahres 1848.

Die Bundesversammlung hatte, um ihrerseits nicht dem Treiben ganz müssig zuzusehen, die in ihr vertretenen 17 Stimmen aufgefordert, je einen Bevollmächtigten nach Frankfurt zu senden, um eine Verfassung für Deutschland zu entwerfen. Es war dieses das Siebzehner Collegium. Es tagten daher im April in Frankfurt der Bundestag, das Siebzehner Collegium und der Funfziger Ausschuß.

Der Bundestag war inzwischen allmählich durch andere der Neuzeit angehörende Mitglieder ergänzt worden. Diese hielten dafür, daß

der Bundestag sich weder von dem Funfziger Ausschuß noch von der zusammentretenden Nationalversammmlung überflügeln lassen dürfe, und da die Regierungen in jener Periode ihre Bundesgesandten ziemlich regelmäßig ohne Instruction ließen und ihrer Discretion vertrauten, wurde die Hohe Versammlung zeitweilig noch radicaler als der Funfziger Ausschuß. So beschloß dieselbe unterm 19. Mai auf Antrag von Welcker, daß sämmtliche deutsche Staaten innerhalb acht Tage Bevollmächtigte nach Frankfurt zu senden hätten, um bis zum 1. Juli 1848 die Zolleinheit ganz Deutschlands ins Leben zu rufen. Es kam aber Niemand, denn der Bund theilte das Loos aller Regierungen.

Es schien aber doch sehr wünschenswerth diese Frage etwas näher zu besehen, und brachte ich daher auf meiner Rückreise nach Bremen gegen Ende Mai in Hannover zur Sprache, Bevollmächtigte sämmtlicher dem Zollvereine nicht angehörender deutscher Staaten, mithin der Seestaaten, zusammen zu berufen, um den Gegenstand vertraulich zu berathen. Man ging darauf ein und fand die Zusammenkunft vom 26. Juni bis 2. Juli in Hannover statt. Dabei konnte es sich nur um einen Austausch „persönlicher" Ansichten handeln, die denn auch sehr rasch in Einklang gebracht wurden. Das hierüber aufgenommene Notat lege ich als Anlage D. bei. Dasselbe hatte zwar weiter keine Folgen, war aber doch sehr nützlich als Vorbereitung für die späteren Berathungen in Frankfurt.

Da die Nationalversammlung, welche gegen Ende des Monats Mai ihre regelmäßigen Plenarsitzungen eröffnete, einen „volkswirthschaftlichen Ausschuß" von 30 Personen erwählt hatte, um Gesetzvorlagen über alle möglichen den Handel und Verkehr betreffenden Dinge zu machen, und dieser Ausschuß, nach dem Vorgange der Bundesversammlung, die Staaten aufgefordert hatte, Sachverständige nach Frankfurt zu senden, um über die gedachten Fragen „gehört" zu werden, kam zur Sprache, ob man davon Notiz nehmen wolle oder nicht. Man sperrte sich in den Seestaaten etwas dagegen; da man aber doch sich der allgemeinen Strömung nicht widersetzen konnte, so wurden aller Orten Vorbereitungen zu Instructionen der Bevollmächtigten getroffen. Auch in Bremen fanden umfassende Berathungen statt. Um einen Leitfaden für dieselben zu gewinnen, schrieb ich ein „Memorandum, die Zoll- und Handelsverfassung Deutschlands betreffend" auf, welches später fälschlich als mein Programm des Handelsministeriums angesehen wurde

und daher eine weite Verbreitung erhielt. Dasselbe fand bei dem Senate und der Kaufmannschaft in Bremen Zustimmung und wurde mir, da der Senat mich zum „Sachverständigen für Frankfurt" ernannt hatte, als Instruction mit auf den Weg gegeben.

Am 21. Juli reisete ich nach Frankfurt ab, hatte jedoch schon vorher durch die Heidelberger und Frankfurter Zeitungen vernommen, daß ich zum Reichsminister des Handels ausersehen sei. Es war mir dieses keineswegs erwünscht, weil ich eine andere Art von Thätigkeit für mich in Aussicht genommen hatte, und dem Treiben der Parteien gern fern geblieben wäre. Die Stellung eines Handelsministers würde mich nun erst recht ins Getümmel bringen. Auf der Rheinfahrt von Coblenz nach Mainz traf ich auf dem Dampfschiffe den Oberpräsidenten der Rheinprovinz, und früheren Director im auswärtigen Ministerium in Berlin, den mir von früher her wohl bekannten Herrn Eichmann, und unterhielt mich mit ihm über die Zeitereignisse. Natürlich kamen wir auch auf die Frage des Reichsministeriums des Handels zu sprechen, wobei ich ihm meine Bedenken nicht verbarg, und namentlich hervorhob, daß, wenn nicht Aussicht vorhanden sei, daß die Hauptregierungen Deutschlands, namentlich Preußen, wirklich etwas Gemeinsames zu Stande kommen lassen wollten, man in Frankfurt leeres Stroh dreschen werde, und dazu gehöre eine absonderliche Passion, um sich dabei zu betheiligen. Die Zeiten waren nämlich schon bedeutend anders geworden, der Aufschwung des Volkes war mehrentheils schon verraucht, auf dem Rheine wehete keine schwarz=roth=goldene Flagge mehr, alles war wieder schwarz=weiß geworden. Herr Eichmann glaubte mir die Versicherung geben zu können, daß man in Berlin den besten Willen habe, man müsse nur einigermaßen Maaß halten, und rieth er sehr dringend dazu, daß ich den Ministerposten annehmen möge. In Frankfurt angekommen empfingen mich meine Freunde am Bahnhofe, und hörten nicht auf mir zuzureden, das mir angetragene Amt anzunehmen. Sie versicherten, daß das vollste Vertrauen der Nationalversammlung mir entgegen komme, und behaupteten, es sei unverantwortlich, wenn ich ablehnen würde. Am meisten drängte mich mein väterlicher Freund, der Bürgermeister Smidt. Doch bevor ich mich auf irgend etwas weiter einließ, suchte ich mich vorab zu orientiren über die Ziele, welche die bedeutendsten Mitglieder der Nationalversammlung sich gesteckt hatten, und nicht minder durch Besprechungen mit den in Frankfurt anwesenden Staatsmännern der Hauptstaaten Deutschlands mich zu

vergewissern, ob ich der Unterstützung dieser Staaten einigermaßen sicher sein könne. Alle diese Besprechungen fielen zu voller Befriedigung aus, so daß sich mir ein Wirkungskreis eröffnete, in welchem ich hoffen konnte, in meinem Fache etwas Ersprießliches für das Vaterland zu Stande zu bringen. Als nun Herr von Schmerling zu mir kam, und mir im Auftrage des Reichsverwesers das Reichsministerium des Handels antrug, besprachen wir zunächst unsere beiderseitigen politischen Grundsätze, und unsere Ansichten über commerzielle Fragen. Nachdem sich ergeben hatte, daß unsere Ansichten sich in derselben Richtung bewegten, nämlich dahin, unter Anknüpfung an das historisch Gegebene die Concentrirung der allen Staaten gemeinsamen Fragen bei einer zu schaffenden Centralgewalt mit Volksparlament zu erstreben, willigte ich ein, das Amt eines Handelsministers anzunehmen. Von den Reichsministern waren nur Schmerling und Peucker in Frankfurt anwesend. Mit diesen Beiden trat ich Nachmittags am 24. Juli im Bundespalais in der Eschenheimer Gasse, von dessen Zinnen eine schwarz-roth-goldene Flagge im Winde flatterte, zusammen. Nachdem wir uns begrüßt und eine Zeitlang uns unterhalten hatten, legten wir drei unsere Hände in einander, und gelobten feierlichst vor Gott nach besten Kräften für Deutschlands Glück, Macht und Freiheit wirken und schaffen zu wollen. Es war ein erhebender Act. Die ganze Art und Weise wie dabei verfahren wurde, zeugte von dem Ernste und dem festen Willen, der Alle beseelte, und von dem guten Glauben den sie hatten, daß die große Zeit, trotz des Ueberfluthens von Humor und Extravaganzen aller Art, doch am Ende etwas Tüchtiges zu Stande bringen werde.

Es wurde dann zu Geschäften übergegangen, deren Einzelheiten jetzt nicht mehr von Interesse sein würden; es mag nur erwähnt werden, daß schon zu dieser Zeit, also am 24. Juli, sich von verschiedenen Seiten Symptome bemerklich machten, die auf eine Widersetzlichkeit gegen die Centralgewalt schließen ließen. Das Reichskriegsministerium hatte gleich nach der Wahl des Erzherzogs Johann zum Reichsverweser angeordnet, daß am 6. August in ganz Deutschland alle Truppen dem Reichsverweser dadurch huldigen sollten, daß sie ihm bei feierlicher Parade ein Hoch brächten. Es hatte das so gar viel nicht zu bedeuten, dennoch kamen aus Preußen schon Andeutungen, daß man dort auf eine solche Huldigung sich nicht einlassen werde. Sie unterblieb denn auch. Es war das aber kein gutes Zeichen. Von jetzt bis Ende August wurde die meiste Zeit durch die Sorge für die Completirung des Ministeriums in Anspruch genommen. Das war

in der That eine höchst schwierige Aufgabe, weil dabei Rücksichten der verschiedensten Art genommen werden mußten. Zunächst war es erforderlich, Männer aus denjenigen Parteien der Nationalversammlung zu nehmen, durch deren Zusammenwirken die Majorität gebildet werden konnte, also aus dem rechten und linken Centrum. Eine andere Rücksicht war darauf zu nehmen, daß Oesterreicher, Preußen, Bayern, Norddeutsche und Süddeutsche genügend vertreten seien, und endlich durften diese alle sich noch in keiner Weise bei ihrer bisherigen Laufbahn compromittirt haben, weil sie sonst sogleich in den Geruch der Reaction und Ketzerei kommen würden. Es waren daher alle ausgeschlossen, welche schon das Amt eines Ministers, Bundestagsgesandten, Gesandten überhaupt oder ein wichtiges Amt in irgend einem Staate bekleidet hatten. Es konnten also nur Männer genommen werden, die, unbeschadet ihrer Tüchtigkeit, doch noch keine eigentliche Geschäftserfahrung hatten. Darin lagen sehr große Uebelstände. Für den wichtigsten Posten hielt man den des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten, und glaubte, daß der bewährte Rathgeber des Hauses Coburg, Herr von Stockmar, dazu sich besonders eigne. Ich wurde beauftragt, diesem Herrn das Ministerium anzutragen. Er lehnte indeß ab, und empfahl den Fürsten Leiningen. Meine Collegen beauftragten nun mich und den Unterstaatssecretär Max von Gagern, uns an den Fürsten zu wenden. Als wir ihm unser Gesuch vorgetragen hatten, nahm er dasselbe sofort an. Es ergab sich aber sehr bald, daß der sehr liebenswürdige und verständige Fürst kein Geschäftsmann war; man übertrug ihm daher das Präsidium des Ministerraths ohne Portefeuille, und das Auswärtige an Heckscher.

Eine wirklich geschäftsmäßige Organisation des Ministeriums kam in dieser Periode nicht zu Stande, man hatte nicht einmal einen Protokollführer.

Als endlich das Gesammtministerium nach unendlicher Mühe zusammen gebracht war, nahete auch schon die Zeit seiner Auflösung.

Der Krieg mit Dänemark, den die Centralgewalt mit Truppentheilen aus fast allen deutschen Bundesstaaten, jedoch hauptsächlich mit preußischen Truppen und unter preußischem Oberbefehl führen ließ, war durch den zwischen Preußen und Dänemark ohne Mitwirkung und Zustimmung der Centralgewalt abgeschlossenen Waffenstillstand von Malmö zum Stillstand gekommen, und wurden die „Reichstruppen" aus den dänischen Provinzen zurückgezogen. Dieser Waffen-

stillstand war hauptsächlich auf das Drängen von Rußland und Frankreich abgeschlossen worden, welche mit bewaffnetem Einschreiten gedroht hatten. Die Centralgewalt war von der Nachricht des Abschlusses dieses Waffenstillstandes im hohen Grade überrascht, man hatte sie gar nicht befragt, was wiederum ein auffallendes Zeichen ihres sinkenden Einflusses war. So wie aber die Sachen lagen, blieb nichts Anderes übrig als sich zu fügen, es sei denn, daß sich Mittel fänden, Preußen mit Waffengewalt zu zwingen, den Krieg wieder anzufangen, und den Umständen nach gleichzeitig mit Frankreich und Rußland einen Waffentanz vorzunehmen. Die Nationalversammlung, welcher das Reichsministerium die ganze Sachlage vorlegte, gerieth in ungeheure Aufregung und beschloß, daß der Waffenstillstand nicht zu genehmigen sei und an die deutschen Truppen der Befehl ertheilt werde, sogleich wieder vorzurücken, auf die Gefahr hin, zugleich mit mehreren Großmächten in Krieg zu kommen. Weil zu einem solchen Thun alle Mittel fehlten, und namentlich die Truppen der Mittel- und Kleinstaaten in nichts weniger als kriegstüchtigem Zustande sich befanden, konnte das Reichsministerium auf die Ausführung dieses mit großer Mehrheit gefaßten Beschlusses sich nicht einlassen; es begab sich daher nach der Sitzung am 5. September zum Reichsverweser und erklärte demselben, daß es zurücktrete und empfehle, den Führer der Opposition, Herrn Dahlmann, mit der Bildung eines neuen Ministeriums zu beauftragen. Der Reichsverweser nahm dieses an, mit dem Bemerken: „Ich hoffe, wir sehen uns bald wieder, der Dahlmann wird doch schwerlich was zu Stande bringen.“

Als wir vom Reichsverweser zurückkehrten, begegnete uns der Abgeordnete Jürgens aus Braunschweig. Derselbe meinte, daß das zurückgetretene Ministerium doch wie üblich eine Benennung haben müsse. Man sprach von Sommer- und August-Ministerium; da schlug Jürgens vor, man möge uns, der Wahrheit gemäß, das gehaltlose Ministerium nennen. Mit großer Heiterkeit trennten wir uns, und ging ein Jeder vergnügt und erleichtert davon.

Bei diesem Ruhepunkte angekommen, kann ich nicht unterlassen, einen Rückblick auf das Frankfurter Treiben während der letztvergangenen sechs Wochen zu werfen.

Schwerlich hat jemals ein Zusammensein einer großen Zahl bedeutender Männer in ähnlicher Stimmung stattgefunden, wie während der Sommermonate von 1848 in Frankfurt der Fall war. Die große

Mehrzahl bestand aus Gelehrten, Professoren, die mehr oder minder in ihren Fächern berühmte Namen trugen, außerdem aus mehreren reichen Fabrikanten, verschiedenen Kaufleuten, vielen Adligen und Ministern fast sämmtlicher süddeutschen Staaten. Eigentliche Staatsmänner wie Radowitz waren wenige dabei; auch wurden sie, obgleich sie vollständig der Strömung der Zeit huldigten, doch als im Geruche der Reaction stehend angesehen. Alle diese Männer waren begeistert von der Idee, daß sie berufen seien, das deutsche Vaterland neu zu gestalten, und flossen daher über von der Fülle der Ideen und Wünsche, die in ihren Studirzimmern und Privatverhältnissen sich bei ihnen angehäuft hatten. Um die Wirklichkeit des thatsächlich Bestehenden und um die Ausführbarkeit solcher Wünsche unter den vorhandenen Verhältnissen bekümmerte man sich sehr wenig; denn man dachte, der Wille des Volks resp. der Nationalversammlung sei allmächtig. Die Nationalversammlung bestellte daher eine große Zahl von Commissionen oder Ausschüssen, die beauftragt waren, über alle mögliche Dinge Gesetze auszuarbeiten, ohne zu bedenken, daß vorab die Verfassung feststehen und eine Regierung vorhanden sein müsse, die befähigt und berechtigt sei, Gesetze zu handhaben. Man schloß sogar die Reichsminister von der Theilnahme an dem Verfassungswerke geradezu aus, betrachtete dieselben vielmehr lediglich als Diener der Nationalversammlung, gleichsam als Ausführungsmaschinen, die lediglich, ohne eigenes Urtheil, zu gehorchen hätten. Man verkannte gänzlich, daß das Reichsministerium das Organ sei, um die nationale Sache nicht nur den deutschen Regierungen, sondern auch den fremden Staaten gegenüber zu vertreten und durchzuführen, daß dasselbe als Organ der Nationalversammlung völlig wirkungslos sei, wenn es von der Versammlung fortwährend heruntergerissen werde. Man hätte umgekehrt dasselbe stützen sollen, um seine Wirksamkeit zu kräftigen. Man that aber das grade Gegentheil, interpellirte unaufhörlich über alle mögliche Dinge, über welche das Ministerium Auskunft zu ertheilen ganz außer Stande war, und gefiel sich darin, dasselbe durch tägliche Angriffe in solcher Weise zu beschäftigen, daß zur Vornahme wirklicher Arbeiten und Ministerialberathungen keine Zeit blieb. Den Ministern wurde im Anfange ohnehin das Leben sauer genug gemacht, denn sie mußten, da weder Locale noch Möbeln und Utensilien, noch Unterpersonal sich für sie vorfand, für alles dieses persönlich sorgen, so daß es ziemlich lange dauerte, bis sie ihre Ministerien einigermaßen eingerichtet hatten,

um darin arbeiten zu können. Um nur ein Beispiel anzuführen, mit welchen Dingen sich die „Verfassung gebende Nationalversammlung" beschäftigte, sei hier erwähnt, daß sie zwei Mal (wenn nicht gar drei Mal) beschloß, das Ministerium solle die kaiserliche Regierung in Wien auffordern, die Lombardei an Sardinien abzutreten, damit den Wünschen des italienischen Volks entsprochen werde. Das Ministerium, aufs Aeußerste gedrängt, beauftragte Schmerling, darauf eine ausweichende Antwort zu ertheilen, was denn auch geschah. Derselbe sagte etwa folgende Worte: „Es gereicht mir zur großen Freude, der Hohen Nationalversammlung mittheilen zu können, daß das Reichsministerium in dieser wichtigen Angelegenheit ganz so handeln wird, wie es der Würde und Ehre unseres großen Vaterlandes entspricht." Diese Antwort wurde mit Bravo und großem Applaus entgegen genommen, und merkte man erst später, daß damit nichts gesagt sei. Es geschah auch natürlich nichts, bis kurz darauf Radetzky die Antwort durch die Schlachten von Novara und Custozza ertheilte.

Die Versammlung hatte auch einen Ausschuß für Ausarbeitung einer „Reichsverfassung" niedergesetzt, welcher fleißig zusammenkam, jedoch bei der Verschiedenheit der Ansichten über das, was man aus Deutschland machen wollte, nur langsam vorschritt. Man ließ den Zeitpunkt Mai, Juni, Juli, in welchen die Wucht des Willens der Nation noch hinter der Versammlung stand, verstreichen, ohne eine Verfassung festzustellen, und plagte sich mit der Berathung über Grundrechte, womit denn der günstige Zeitpunkt verloren ging. Man bemerkte nicht, daß im Spätsommer die Frankfurter Atmosphäre, in welcher die Versammlung lebte, nord- und ostwärts nur wenige Meilen über das Frankfurter Gebiet hinausreichte, und nur in der Richtung nach Südwesten ein weiteres Gebiet hatte.

Im Uebrigen war diese Periode eine höchst interessante. Der Uebermuth, von dem die Volksvertreter strotzten, war verbunden mit übersprudelndem Humor, der sich in einer Menge von Carricaturen, Reden und Flugschriften ergoß. Die Unterhaltung mit so vielen geistreichen Leuten war stets eine sehr belebte, und die Gegenstände, welche Stoff zu Gesprächen darboten, gleichsam ohne Zahl. So wohlthuend und erhebend es war, mit vielen wahren Patrioten zu verkehren, so betrübend stimmte es andererseits, zu finden, daß die geistigen Kräfte mit Dingen verzettelt wurden, die erst auf der Tagesordnung hätten

erscheinen sollen, nachdem das Staatsgebäude in seinen äußeren Mauern feststand.

Wie schon erwähnt, war die Stellung der Minister der Nationalversammlung gegenüber eine unwürdige und unhaltbare, und war ich daher unendlich froh, als am 5. September ich von der Last erlöst wurde.

Ich glaubte frei zu sein und dachte sehnsuchtsvoll an meine Rückkehr nach Bremen, um, da ich aus dem Senate getreten war, nun mein Leben als Privatmann genießen zu können. Darin irrte ich mich aber. Ich konnte mein Ministerium nicht eher los werden, bis ein Anderer für dasselbe ernannt war.

Als die Nationalversammlung vernahm, daß das Ministerium zurückgetreten sei, erschrak man, und fand aus, daß man sich übereilt habe. Es war jetzt Niemand da, der den Befehl an die Truppen ertheilen konnte, wieder vorzurücken, es fehlte überhaupt das Organ für die Versammlung und man erkannte nun, daß man ein solches doch nicht entbehren könne. Herr Dahlmann ersuchte mich auf das Dringendste, in sein Ministerium einzutreten. Ich hatte aber völlig genug an dem bisherigen und erklärte, daß ich in einigen Tagen abreisen werde. Nachdem alle Anstrengungen, ein Ministerium Dahlmann zu bilden, vergeblich geblieben, gab derselbe sein Mandat dem Reichsverweser zurück, welcher nun den bayrischen Ministerialrath Hermann mit der Bildung eines Ministeriums beauftragte. Auch dieser ließ mich ersuchen, in sein Ministerium einzutreten, was ich ebenfalls ablehnte. So stellte sich nun heraus, daß gar kein Ministerium zu Stande zu bringen sei und die Frage entstand, ob denn die Nationalversammlung überhaupt ohne Ministerium, also ohne Organ zum Benehmen mit deutschen und fremden Regierungen, noch forttagen könne. Meine Bekannten bestürmten mich, nicht abzureisen und versicherten, daß in wenig Tagen die Nationalversammlung ihren verhängnißvollen Beschluß vom 5. September zurücknehmen und das alte Ministerium ersuchen werde, wieder ins Amt zu treten. Ich erklärte jedoch Allen, daß ich auf dem bisherigen Fuße mich nicht dazu verstehen werde, mich mit dem Handelsministerium zu befassen, es werde nur in dem Falle davon die Rede sein können, daß man dem Handelsministerium das Recht einräume, Gesetzvorlagen über Handel und Schifffahrt selbst auszuarbeiten, überhaupt demselben die Initiative einräume und davon absehe, durch Ausschüsse dergleichen Gesetze in

die Nationalversammlung zu bringen, ohne vorab eine Prüfung derselben durch das Ministerium geschehen zu lassen. Damit erklärten sich Alle einverstanden, denn ein Jeder sah ein, daß auf dem bisherigen Wege nicht aus der Stelle zu kommen sein werde. Der Verfassungsausschuß ersuchte mich um diese Zeit, im Widerspruch mit den Beschlüssen der Nationalversammlung, seinen Berathungen über denjenigen Theil der Reichsverfassung, welcher sich auf Handel und Schifffahrt bezog, beiwohnen zu wollen, wozu ich gern bereit war. Es wurden nun in diesem Ausschusse während der ersten Hälfte des September sämmtliche auf Handel und Schifffahrt bezügliche Paragraphen festgestellt, und zwar durchweg nach meinen Vorschlägen, die freilich in großer Eile während der Berathungen formulirt wurden und daher nicht so präcis ausfielen, als der Fall gewesen wäre, wenn man mir gestattet hätte, länger darüber nachzudenken. Es war mir aber ungemein lieb, an diesen Berathungen theilzunehmen, weil ich nun den Verfassungsbestimmungen eine solche Fassung geben konnte, daß sie mit den Gesetzentwürfen über Zollwesen, Flußzölle, Flußcorrectionen, Häfen und Seewesen, die noch nicht bearbeitet waren, mir jedoch im Rohen vorschwebten, in Einklang standen. Die Theilnahme an den Berathungen des Verfassungsausschusses, der ein ernstes, patriotisches Streben bekundete, etwas Tüchtiges und Ausführbares zu schaffen, brachte mir wieder etwas Muth und auch Lust, von neuem in das Ministerium einzutreten, wenn man mir einen genügenden freien Wirkungskreis einräumen wollte. Auffallend war mir in diesem Ausschusse, daß die Männer der Linken, wie Robert Blum und andere, die im Allgemeinen mit meinen Vorschlägen einverstanden waren, doch gegen manches ihrer Meinung nach zu E i n h e i t l i c h e opponirten, weil, wie Blum sich aussprach, diese Herren nicht auf dem Standpunkt der Einheit Deutschlands, sondern auf demjenigen des Particularismus ständen. Was diese Männer der Linken eigentlich für eine Verfassung erstrebten, habe ich nie ermitteln können. Sie hatten nur die unbeschränkte Freiheit in den Grundrechten im Auge, nannten den unbestimmten Zustand der Zukunft deutsche Republik, und waren, wie ich Ursache habe zu vermuthen, über die eigentliche Verfassung ganz im Unklaren und ganz uneinig.

Während der Tage vom 6. bis zum 16. September ließ der Reichsverweser, mit welchem ich fast täglich ein Stündchen verplauderte, nach der Reihe alle Redner aus der Nationalversammlung, welche gegen

den Waffenstillstand von Malmö gesprochen hatten, zu sich berufen, um ihnen den Text zu lesen für ihr unsinniges Gebahren in der fraglichen Angelegenheit, und sie zu bewegen, den Beschluß rückgängig zu machen. Die aus der Nationalversammlung „zum Reichsverweser Berufenen“ glaubten, sie seien „berufen“, um ein neues Ministerium zu bilden. Sie gingen daher nach Hause, thaten einen schwarzen Frack an, kauften sich einen runden Hut und feine Handschuhe und wanderten wohlgefällig zur Eschenheimer Gasse zum Mühlen'schen Hause. Ich hatte das Schicksal, verschiedene dieser Herren, die ich nie anders als im Halbnegligé gesehen hatte, auf ihrem Wege zu treffen und sofort von ihnen mit der Bitte bestürmt zu werden, doch ja nicht abzureisen, sondern in das durch sie zu bildende Ministerium einzutreten. Ich wünschte ihnen den besten Erfolg. Sie haben aber nie erzählt, was sie mit dem Reichsverweser gesprochen haben.

Der Beschluß vom 5. machte den unglücklichsten Eindruck im Auslande. In Paris traf die Nachricht davon zusammen mit der Ankunft des „Reichsgesandten von Raumer“, der den Regierungsantritt des Reichsverwesers notificiren sollte. Der Präsident der französischen Republik, Cavaignac, verweigerte ihn zu empfangen und bemerkte im Hinblick auf den Frankfurter Beschluß vom 5. September: „Si ces foux de Francfort veulent la guerre, ils l'auront.“ In London ging es wenig besser, indessen interessirte sich die englische Regierung doch für das Zustandekommen eines concentrirten Deutschlands, weil man darin ein Gegengewicht gegen französische Uebergriffe erblickte. Der britische Gesandte bei der Centralgewalt, Lord Cowley, der mich häufig besuchte, sprach sich stets sehr zu Gunsten der Bildung eines concentrirten deutschen Reichs aus und beklagte sehr, daß die Nationalversammlung ihre Zeit mit den Grundrechten und allerlei Nebensachen verthue, statt sich mit der Verfassung zu beschäftigen. Hinsichtlich der schleswig-holsteinischen Frage empfahl er stets die Basis anzunehmen, die südliche Hälfte von Schleswig mit Holstein zu einem Staate zu vereinigen, und unter gesonderter Verwaltung in Personalunion mit der Krone Dänemark zu belassen, bis der bevorstehende Wechsel in der Erbfolge von selbst zu einer Aenderung führe. Die nördliche Hälfte von Schleswig würde dann zu Dänemark geschlagen werden. Er versicherte, seine Regierung werde ein solches Abkommen unterstützen, und wahrscheinlich würden auch die übrigen Großmächte damit einverstanden sein. Auch der preußische Gesandte in London, Herr von

Bunsen, der sich damals längere Zeit in Frankfurt aufhielt, und häufig diesen Gegenstand mit mir besprach, interessirte sich sehr für diese Idee. Es war indeß für diese Theilung Schleswigs Niemand zu gewinnen als Schmerling, Peucker und ich; alle übrigen scheuten sich, eine solche „Ketzerei" auszusprechen, denn die Nationalversammlung verlangte ganz Schleswig bis zur Königsau, oder nichts, wobei die Deputirten aus Schleswig und Holstein die Leidenschaftlichsten waren. Diese Schwärmerei für ganz Schleswig und Holstein ungetrennt war in der That der Todesstoß für die deutsche nationale Bewegung; denn sie veranlaßte fast alle europäischen Mächte, der nationalen Sache gegenüber eine feindliche Stellung einzunehmen, was wiederum denjenigen deutschen Regierungen, die dieser Bewegung im Stillen nicht hold waren, und sich bereits mit allerlei reactionären Widerstandsideen trugen, sehr zu statten kam, um auch ihrerseits eine selbständigere Stellung wieder einzunehmen. Wenn die Nationalversammlung die Veränderung der Situation nicht sogleich bemerkte, oder nicht bemerken wollte, so war sie der Reichsgewalt nur zu klar.

Viele Mitglieder der Nationalversammlung kamen mehr und mehr zu der Ansicht, daß am 5. September ein arger Mißgriff begangen sei, und nicht minder, daß man das Reichsministerium unterstützen müsse, wenn überhaupt etwas zu Stande kommen sollte. Es fand ein Umschlag des Ideenganges statt. Die Nationalversammlung nahm am 16. September ihren Beschluß vom 5. September mit einer Majorität von 20 Stimmen zurück und genehmigte ausdrücklich den abgeschlossenen Waffenstillstand. Die Schleswig-Holsteiner und die Linke, besonders die Republikaner, waren hierüber außer sich vor Wuth, und zwar aus sehr verschiedenen Gründen. Ein Theil glaubte, daß die Ehre Deutschlands erheische, bei dem Beschlusse vom 5. September zu beharren, komme daraus, was da wolle, ein anderer Theil wünschte aber nur deshalb die Fortsetzung und Ausdehnung des Krieges, damit die Truppen aus Süddeutschland entfernt würden, um dadurch in Stand gesetzt zu werden, die deutsche Republik zu proclamiren.

Als die Kunde von diesem Beschlusse ins Publikum kam, war die Aufregung ganz außerordentlich. Es wurde am 17., an einem Sonntage, auf einer Ebene bei Frankfurt, der Pfingstweide, eine Volksversammlung gehalten, bei welcher viele Mitglieder der Linken als Redner auftraten, und die leidenschaftlichsten Reden hielten. Die Aufregung verbreitete sich in der ganzen Umgegend von Frankfurt, und es strömten an dem-

selben Tage Abends bewaffnete Schaaren in großer Zahl in die Stadt, so daß der Frankfurter Senat sich veranlaßt fand, sich an Herrn von Schmerling zu wenden mit der Anzeige, daß er sich außer Stande sehe, die Nationalversammlung zu schützen und ihn ersuche, für militärische Hülfe zu sorgen. Ein Ministerium existirte nicht. Dennoch rief Schmerling die in Frankfurt anwesenden Mitglieder des vormaligen Ministeriums zusammen, um zu berathen, welche Maßregeln zu ergreifen seien. Schmerling und Peucker schlugen vor, Militär von Mainz und Darmstadt zu requiriren, um mit Gewalt die Ordnung herzustellen. Als einige Herren Bedenken trugen, zu Gewaltmaßregeln zu schreiten, gebrauchte Schmerling das Argument: „Erwägen Sie, meine Herren, entweder hängen die Aufständischen uns oder wir hängen sie, wählen Sie nun". Man wurde daher bald über die militärischen Maßregeln einig und beschoß, obgleich alle Legitimation dazu fehlte, von Mainz vier Bataillons Infanterie und eine Batterie Artillerie zu beordern, auch die Regierung in Darmstadt zu ersuchen, alles disponible Militär nach Frankfurt zu dirigiren. Sowohl in Mainz als in Darmstadt wurde dieser Aufforderung Folge geleistet, es kamen jedoch von Mainz nur 2 Bataillons am Morgen des 18. in der Frühe an, die andern beiden aber erst Nachmittags, weil inzwischen die Eisenbahn aufgebrochen war. Vormittags füllte sich die Stadt mit vielen Tausenden von Landleuten und allerlei Gesindel, welche mit Sensen, Beilen und Flinten bewaffnet waren, und in den Stadttheilen, in welchen sie bei den Bewohnern Unterstützung erwarteten und fanden, Barricaden bauten. Nach Ankunft der Truppen am Nachmittage und namentlich der Artillerie wurden die Barricaden erstürmt, und war bis gegen Mitternacht die Stadt gänzlich im Besitz der Truppen. Das energische Auftreten des Ministeriums, mit welchem der Reichsverweser ganz einverstanden war, verschaffte demselben eine gänzlich veränderte Stellung. Alle Regierungen der Nähe stellten ihre disponibeln Truppen zur Verfügung der Centralgewalt, welche jetzt über 60 bis 70,000 Mann disponiren konnte. Damit war denn die Ruhe vollständig hergestellt, und wurden ohne Umstände auch Mitglieder der Nationalversammlung, welche sich an dem Aufstande direct oder indirect betheiligt hatten, zur Verantwortung gezogen.*) Am 19. zeigte der Reichsverweser der

*) Die Verhaftung von Mitgliedern der Nationalversammlung veranlaßte manche heftige Einreden von Seiten der Linken. Als nun Simon von Trier eine begeisterte Rede für die Verhafteten in der Versammlung gehalten hatte, hörte man deutlich die

Nationalversammlung an, daß er die früheren Minister und Unterstaatssecretäre, mit Ausnahme von Fürst Leiningen, Heckscher und Mewissen, welche Frankfurt verlassen hatten, wieder eingesetzt habe, was mit großem Beifall aufgenommen wurde. Von den besondern Bedingungen, die ich zu meinem Theil stellen wollte, war nun nicht mehr die Rede, denn die ganze Denkweise der Versammlung hatte sich während der letzten 14 Tage so sehr verändert, daß alles, was ich wünschte, als selbstverständlich betrachtet wurde.

Von jetzt an trat das Handelsministerium in seine rechte Thätigkeit ein. Da aber die Details der zahlreichen Ausarbeitungen, denen es versagt war die letzte Feile zu erhalten, jetzt das Interesse verloren haben, werde ich mich darauf beschränken, nur eine gedrängte Uebersicht folgen zu lassen. Ich ging von der Ansicht aus, daß die Gesetzgebung über Zollwesen, Eisenbahnen, Postwesen, Flußcorrection, Seehäfen 2c. für jetzt wesentlich in grundsätzlichen Bestimmungen behufs weiterer Ausführung der Reichsverfassung sich zu bewegen habe, indem nach Maßgabe der stets sich ändernden Verhältnisse später durch ausführlichere Gesetze alles ergänzt werden könne. Es handelte sich im Grunde hauptsächlich um die Stellung der Reichsgewalt zu den einzelnen Staaten, daher um eine Organisation, die den Letzteren eine angemessene Stellung ließ, aber auch der Centralgewalt Mittel in die Hände geben sollte, Uebereinstimmung der Einrichtungen durch verfassungsmäßige Beschlußnahmen herbeizuführen. Es wurde zwar stets das Wort „Reich" gebraucht, es konnte dieses aber leicht in „Bund" oder „Union" verwandelt werden, wenn statt eines Kaiserthums ein Bundesstaat mit einem regierenden Präsidenten zu Stande kommen sollte. Ich dachte, nachdem diese Arbeiten beendet seien, in die Glückseligkeit des Privatlebens zurückzutreten, und hoffte, daß mir nach 6 Monaten dieses Glück zu Theil werde. Leider ging alles wenige Wochen zu früh auseinander.

Eine der wichtigsten Fragen, die zu klären waren, bestand in der Regelung der Zollangelegenheiten und der Handelspolitik. Bei der

---

Worte: „Diese Canaille muß auch noch beseitigt werden!" Herr Simon kehrte zur Tribüne zurück und verlangte, daß Herr von Schmerling für diese Aeußerung zur Rechenschaft gezogen werde, denn seine Stimme war nicht zu verkennen. Der Präsident, Herr von Gagern, fragte darauf, ob Herr von Schmerling diese Worte gesagt habe; als dieser es verneinte, erklärte Gagern damit die Sache für erledigt. Abends fragten wir Schmerling, ob er jene Worte gesagt habe. Er meinte: gesagt habe er sie nicht, wohl aber habe er sie *gedacht*, und vielleicht etwas zu laut gedacht.

Unklarheit, in welcher die öffentliche Meinung sich damals, allen Gebieten des öffentlichen Lebens gegenüber, befand, war es nothwendig ein Programm aufzustellen, nach welchem die Nationalversammlung mich zu ermächtigen habe vorzugehen, und legte ich daher unterm 23. September der Versammlung eine Denkschrift vor, in welcher für gewisse Punkte die Grundsätze bezeichnet wurden, welche ich wünschte mir zur Richtschnur dienen lassen zu können. Es waren die folgenden Grundsätze:

1) Die größtmögliche auf Gegenseitigkeit sich gründende Freiheit des Handels und der Schifffahrt mit fremden Staaten.
2) Einrichtungen im Zollwesen, welche die Anwendung von Repressalien wider fremde Nationen auf Schiffe und Waaren zulässig machen und zwar zum Zwecke der wirksamen Erstrebung wahrhafter Gegenseitigkeit in Handel und Schifffahrt.
3) Bei der Schifffahrtsgesetzgebung über die Nationalität deutscher Schiffe Anwendung solcher Grundsätze, welche die Vermehrung derselben möglichst erleichtern und Erschwerungen des Schiffsbaues, der Ausrüstung und der Bemannung vermeiden.
4) Möglichste Schonung der Handelsbewegung bei Feststellung der Formen und Controlen der Zollerhebung.
5) Befreiung der Verkehrs- und Transportmittel im Innern Deutschlands von den seitherigen Hemmnissen und Ungeregeltheiten.
6) Bei Feststellung des Zolltarifs möglichste Berücksichtigung des internationalen Verkehrs mit Rohproducten, so weit solches mit den finanziellen Bedürfnissen irgend verträglich erscheint, und Gewährung von Schutz für die deutsche Industrie in demjenigen Maße, wie es zu ihrem sicheren Gedeihen nothwendig und zweckmäßig ist.

Diese 6 Punkte, die allerdings etwas orakelhaft in einigen Theilen waren, und auch wohl nicht anders sein konnten, weil man in Details sich zur Zeit unmöglich einlassen konnte, befriedigten weder die Schutzzöllner noch die Freihändler. Die Ersteren wünschten ein starres Schutzzollsystem in jeder Hinsicht, die Letzteren hätten am liebsten die Beseitigung aller Zölle gesehen. Die Nationalversammlung verwies daher die Vorlage an den „volkswirthschaftlichen Ausschuß" zur Berichterstattung. In diesem stritt man sich über fast alle Punkte Monate lang, bis gegen Ende December, als die Welt schon ganz anders aussah wie im September, doch die besonnenen Mitglieder des Aus-

schusses im Bunde mit den Freihändlern das Uebergewicht bekamen, und ihren Bericht dahin erstatteten, daß das Programm des Handelsministers einfach zu genehmigen sei. In dieser Periode wurde ich entsetzlich geplagt durch Deputationen aus allen Theilen Deutschlands, die ihre Wünsche und Anliegen mir vorzutragen wünschten. Es war schwerlich ein Industriezweig, ein Berg- und Hüttenbau-, Schiffer- und Handwerkerverein in Deutschland vorhanden, der nicht seine Vertreter nach Frankfurt gesandt hätte, um sich bei dem Handelsminister „hören" zu lassen. Am eifrigsten waren dabei die Schutzzöllner und die Freihändler. Ich konnte mit völliger Sicherheit darauf rechnen, daß wenn eine Deputation von Schutzzöllnern ihre Aufwartung gemacht hatte, unfehlbar eine halbe Stunde später eine Deputation von Freihändlern sich melden ließ, als wenn sie es für nöthig hielt, das Gleichgewicht wieder herzustellen. Die Herren hielten die Erfüllung ihrer Wünsche für das Wichtigste, was aus der Neugestaltung Deutschlands hervorgehen könne; alles Andere schien ihnen ganz gleichgültig zu sein. Keiner bedachte, daß die Zeit doch wahrlich nicht dazu angethan war, Extreme im Zollwesen zur Geltung zu bringen, sondern daß es sich zunächst und vor Allem nur darum handeln könne, das so ungeheuer aufgeregte Deutschland nur erst einmal unter einen Hut und unter ein Dach zu bringen. Die Annahme der extremen Freihandelstheorie würde halb Deutschland zum Gegner der Neugestaltung gemacht haben, und umgekehrt nicht minder die Annahme der extremen Schutzzolltheorie. Es konnte sich nur darum handeln, das Bestehende, den Zollverein, einfach festzuhalten und auszudehnen, unter Abstellung offenbarer Mangelhaftigkeiten, indem die Veränderungen des Tarifs einer späteren besonneneren Zeit zu überlassen seien. Von solchen Erwägungen wollte aber Niemand etwas wissen, ich mußte daher, unbekümmert um die Schreier, selbständig meinen Weg gehen. Eine andere große Plage bestand in der Unzahl von Erfindungen, die allenthalben gemacht waren, und Projecten über Stromcorrectionen, Canälen 2c., worüber täglich Dutzende von Eingaben einliefen. Um dieselben freundlich zu beantworten, blieb nichts übrig als eine Antwort in allgemeinen Redensarten, nach welchen demnächst eine nähere Prüfung in Aussicht gestellt wurde, drucken, und jedem Einsender davon ein Exemplar als Antwort sofort zugehen zu lassen.

Am meisten beunruhigt durch das Programm schienen die Gesandten von Belgien, Graf Briey, von den Niederlanden, Herr v. Scherf, und von Frankreich, Herr v. Tallenay, und zwar durch den Punkt 2. Schon

am folgenden Tage fanden sich alle drei nach einander ein, um sich zu erkundigen, was der gedachte Punkt bedeute. Ich erwiderte jedem der Herren, daß es die Absicht sei, die Einfuhr gewisser Colonialwaaren über die Häfen ihrer Staaten mit einem Aufschlagszoll zu belegen, und zwar so lange, als sie fortfahren würden, Waaren, die aus deutschen Häfen, sei es zu Wasser oder auf dem Transporte über die Landgrenze in ihre Länder eingingen, differentiell zu behandeln. Wir verlangten völlige Gleichstellung der gegenseitigen Schifffahrt und des Handels der beiderseitigen Häfen, daher Aufhebung ihrer jetzigen gegen Deutschland gerichteten Differential-Zollsysteme. Es hänge daher ganz von ihren Regierungen ab, ob sie einen freien Verkehr mit Deutschland haben wollten oder nicht. Bis dahin würden wir Gleiches mit Gleichem vergelten.

Da der Handel von Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, und zum Theil auch derjenige von Havre, in der Hauptsache auf Deutschland angewiesen war und noch ist, so nahm ich an, daß alle drei Staaten sich sofort darein ergeben würden, ihre differentielle Behandlung des deutschen Handels und der deutschen Schifffahrt fallen zu lassen, so bald man deutscherseits Ernst zeige, und habe ich daher nicht daran gedacht, daß das im Punkt 2 Erwähnte jemals zur Ausführung kommen werde, und zwar wurde ich in dieser Erwartung dadurch bestärkt, daß England damit beschäftigt war, seine Navigationsacte aufzuheben, worauf die deutsche Bewegung von 1847 für den deutschen Handels- und Schifffahrtsbund, wie mir Lord Cowley sagte, nicht ohne Einfluß gewesen sei.

Die Herren Tallenay und Scherf ließen sich meine Mittheilungen zur Nachricht dienen; der Letztere sagte mir später unumwunden, daß seine Regierung nichts erwidert habe, weil sie der Ansicht sich hingegeben, daß aus der Neugestaltung Deutschlands doch nichts werden würde. Wenn jedoch das neue Deutschland zu Stande gekommen wäre, dann würde auch den Niederlanden keine Wahl geblieben sein. Anders faßte man die Sache in Belgien auf. Hier hatte man Glauben an den Erfolg der deutschen Bewegung und beauftragte den Grafen Briey, ein Abkommen mit der Centralgewalt einzuleiten. Ich verabredete daher mit dem Grafen einen Vertragsentwurf, mit dessen Unterzeichnung jedoch gewartet werden sollte, bis sich Deutschland wirklich constituirt haben werde.

Die Idee des Aufschlagszolles machte es den westlichen Nachbarstaaten, namentlich Niederland und Belgien, deutlich, in welcher Abhängigkeit von Deutschland sie sich befinden, wenn dieses von dem angegebenen Mittel einmal Gebrauch machen würde. Die beiden genannten Staaten sind hinsichtlich ihres Handels und Wohlstandes wesentlich auf Deutschland angewiesen und sollten dessen treue Bundesgenossen sein. Sie gingen aber stets ihren eigenen Weg und behandelten das commerziell wehrlose Deutschland ganz nach ihrem Belieben. Das sollte jetzt anders werden und nicht nur commerziell, sondern auch politisch sich ein Verhältniß anbahnen, wie es den thatsächlichen Verhältnissen wahrhaft entspricht.

Um dem Punkt 1, der größtmöglichen auf Gegenseitigkeit sich gründenden Freiheit des Handels und der Schifffahrt mit fremden Staaten zu entsprechen, knüpfte ich mit dem Vertreter der Vereinigten Staaten von Nordamerika, dem Major Donalson, eine Unterhandlung an. Dabei legte ich besonderen Werth darauf, dem zu vereinbarenden Vertrage eine breitere Grundlage zu geben, als bei dergleichen Verträgen bis dahin zu geschehen pflegte; namentlich erstrebte ich eine Bestimmung dahin, daß fortan jede Kaperei von Handelsschiffen, sei es durch Kriegsschiffe oder gewöhnliche Kaper, als Seeraub und wider das Völkerrecht betrachtet werde. Major Donalson, der zwar keine soweit gehende Instructionen hatte, war doch sehr bereit, auch diese Idee bei seiner Regierung zu vertreten, und meinte man beiderseits, daß es sich wohl gezieme, wenn das verjüngte Deutschland versuche, mit einer solchen Idee in die Staatenfamilie einzutreten. Es wurde darauf Herr v. Roenne als Reichsgesandter nach Washington gesandt und demselben die als Anlage E. beiliegende Instruction ertheilt. Auch diesem wurde besonders eingeschärft, die Frage der Abschaffung der Kaperei zu betreiben. Ferner wurde derselbe beauftragt, die amerikanische Regierung dringend zu ersuchen, uns mindestens einen Rathgeber für die Begründung einer Flotte herüber zu senden.

Unsere Gesandten in Paris und London wurden ebenfalls beauftragt, die Frage der Abschaffung der Kaperei anzuregen. In Paris fand die Idee Anklang, in London dagegen gar nicht; es blieb aber bei der Anregung, weil die Ereignisse nur zu bald eine andere Wendung nahmen.

In der Instruction des Herrn v. Roenne vom October 1848 sind die Verabredungen, welche ich mit dem Major Donalson getroffen

hatte, resumirt, und findet sich darin unter Nr. 6 der folgende Passus:

„Besondere von den Vereinigten Staaten oder von Deutschland irgend einem dritten Lande gewährte oder zu gewährende Begünstigungen sollen beiden Contrahenten auch sogleich zu Theil werden. Sind sie ohne Gegenleistung gewährt, so werden sie auch ohne Gegenleistung gegenseitig eingeräumt, sind sie mit Gegenleistung zugestanden, so wird ein gleiches oder ähnliches Aequivalent gegenseitig erforderlich. Ausgenommen von diesen gegenseitigen Gewährungen sind die Vereinbarungen, welche der deutsche Bundesstaat mit den Staaten Sr. Majestät des Kaisers von Oesterreich wegen der obwaltenden besonderen Verhältnisse treffen möchte."

Dieser Schlußsatz hatte eine weitere Bedeutung. In meinen Gesprächen mit Herrn v. Schmerling und anderen einflußreichen Oesterreichern, wie v. Bruck, v. Würth und anderen, hatte ich mehrfach die Idee aufgestellt, der österreichische Kaiserstaat müsse seine inneren Zolllinien aufheben und eine Zollgemeinschaft für sich abgesondert bilden, gleich wie das übrige Deutschland ebenfalls eine solche abgesonderte Gemeinschaft für sich zu bilden habe. Es stehe dann nichts im Wege, daß beide Ländercomplexe von Jahr zu Jahr mit einander Vereinbarungen über die erleichterte Zulassung der beiderseitigen Landes- und Industrieerzeugnisse träfen, jedoch müßten dann beide Staatengruppen sich verpflichten, bei allen Verträgen, welche sie mit dritten Staaten schlössen, ausdrücklich zu bestimmen, daß Begünstigungen von Landeserzeugnissen zwischen Oesterreich und Deutschland dritte Staaten nichts angehe. Es lasse sich auch darüber sprechen, daß beide Staaten ihre Verträge gemeinschaftlich abschlössen, der eine Staat in der einen, der andere in der anderen Richtung, und etwa Oesterreich für beide mit allen Ländern, die am mittelländischen Meere belegen seien, und Deutschland für beide mit allen Staaten außerhalb der Straße von Gibraltar. Die Idee fand Anklang, und ist darüber dem Fürsten Schwarzenberg berichtet worden. Von diesem ging darauf Ende December ein Schreiben an den österreichischen Vertreter bei der Centralgewalt, Freiherrn v. Menshengen, vom 26. December ein, wel-

ches ich, des denkwürdigen Inhalts wegen, als Anlage F. beifüge. Der Fürst macht darin der Centralgewalt den Vorschlag, daß Oesterreich die Consuln für Oesterreich und Deutschland in der Levante und in den Staaten innerhalb der Straße von Gibraltar, und daß die deutsche Centralgewalt die Consuln für Deutschland und Oesterreich in transatlantischen Ländern und überhaupt außerhalb der Straße von Gibraltar bestelle. Es werden in dem Schreiben Oesterreich und Deutschland stets als zwei abgesonderte Staaten, die jedoch in engsten Verhältnissen zu einander stehen, behandelt, und wenn man die Consequenzen erwägt, die sich an das Consulatwesen anschließen, so würde man daraus sehr weitgehende Folgerungen ziehen können. Es wurde daher auch eine ausführliche Denkschrift über das Verhältniß zwischen Oesterreich und Deutschland ausgearbeitet und Anfang Februar 1849 nach Wien gesandt. Es erfolgte darauf jedoch keine Antwort, denn die Lage der Dinge hatte sich mittlerweile sehr geändert. Gegen Ende des Jahres 1848, im November und December, war, dem Anscheine nach, das Verhältniß der Centralgewalt zu Oesterreich ein ganz rosiges; man sah zwar wohl ein, daß augenblicklich Oesterreich weder mit seinen deutschen Provinzen noch mit seinem Gesammtstaate in den neuen deutschen Bundesstaat eintreten könne, man glaubte aber, sich die Zukunft damit offen halten zu können, daß an die Spitze dieses Bundesstaates ein wandelbares Präsidium, und zwar zunächst Preußen, träte. Was man sich darunter gedacht haben mag, ob einen Wechsel des Präsidiums zwischen Preußen und Oesterreich, oder einen solchen Wechsel erst nach einem späteren Beitritt Oesterreichs, ist mir nicht klar geworden. Aber von dem Augenblick an, als es nicht mehr zweifelhaft war, daß man beabsichtige, ein Kaiserthum zu errichten und den König von Preußen zum Kaiser zu wählen, wollte man österreichischerseits mit der ganzen Neugestaltung nichts mehr zu thun haben. Der Kaisertitel regte die Eifersucht Oesterreichs und der deutschen Könige aufs Aeußerste auf, während derjenige eines Präsidenten, als Erster unter Gleichen, den Letzteren weniger bedenklich erschien. Mir schwebte in jener Zeit der Gedanke vor, daß ein selbständiges Deutschland und ein selbstständiges Oesterreich in enger politischer und commercieller Verbindung die sicherste Bürgschaft für den Frieden Europas und für die Abwehr von Uebergriffen von Osten wie von Westen sein würde. Dieses Ziel suchte ich zu erstreben, gleichviel ob Deutschland demnächst an seiner Spitze einen Kaiser oder Präsidenten sehen werde.

Wie schon erwähnt, hatte der volkswirthschaftliche Ausschuß im Juli Bevollmächtigte sämmtlicher deutschen Staaten nach Frankfurt berufen, um mit denselben die Fragen, das Zollwesen betreffend, zu berathen. Von allen Staaten waren auch in dem genannten Monate Bevollmächtigte erschienen. Aber der genannte Ausschuß beschäftigte sich mit einer solchen Unzahl von Fragen, über welche er „Reichsgesetze“ ausarbeiten wollte, daß ihm keine Zeit blieb sich mit Zollangelegenheiten zu befassen. Die von ihm im Juli berufenen Bevollmächtigten der deutschen Staaten waren daher bis zum October noch zu keiner einzigen Zusammenkunft veranlaßt worden. Diese Herren waren deshalb sehr erfreut, als ich die Sache in die Hand nahm, indem ich sie nach dem Handelsministerium entbot, und ihnen eröffnete, daß die Zollfragen nunmehr von Seiten des Handelsministeriums mit ihnen in regelmäßigen Sitzungen erörtert werden würden. Herr von Schimpff, der als Rath erster Classe angestellt war und das Referat in Zollangelegenheiten übernommen hatte, leitete die Verhandlungen. So wurden denn im Laufe des Winters die Reichszollordnung, die Reichszollacte und das Reichszollgesetz, unter Zugrundelegung der Zollvereinsgesetze, durchgearbeitet, und den neuen Verhältnissen entsprechend festgestellt. Eine große Arbeit, die mir um so mehr Vergnügen machte, als mein wackerer Freund, Herr von Schimpff, der der Sache völlig gewachsen war, dieselbe mit großer Umsicht leitete, und im Grunde alle Arbeit übernahm, indem wir nur die wichtigeren und entscheidenden Puncte mit einander beriethen. Von diesen Letzteren will ich nur hervorheben, daß für Niederlagen in See- und Grenzplätzen die Bestimmung getroffen wurde, daß dieselben aus abgesonderten Localen bestehen und nur deren Thore und Umgrenzungen Zollsache sein sollten, im Innern derselben aber die freieste Behandlung der Waaren, Umpackung, Mischung, beliebige Gewichtsveränderung u. s. w. gestattet sein, auch die Verwaltung der Lagerungen eine von der Zollverwaltung abgesonderte sein solle. Was dann aus den Thoren dieser Niederlagen in den Zollverein eingehe, werde der Zollabfertigung nach wirklichem Versandtgewicht anheim fallen, was dagegen dem Auslande wieder zugeführt werde, sei keinerlei Beschwerungen zu unterwerfen. Ein anderer Fall betraf die Einfuhr seebeschädigter Waaren. Hinsichtlich dieser wurde bestimmt, daß ein Schiedsgericht, bestehend aus einem Mitgliede des Handelsgerichts des betreffenden Seeplatzes und zwei beeidigten Maklern, den Werth der Waare im beschädigten und im gesunden Zustande zu ermitteln hätten

(insofern das Erstere nicht durch öffentliche Auction geschehe) und daß der solchergestallt ermittelte Minderwerth procentweise von dem zu erlegenden Zoll abzusetzen sei. Beide Bestimmungen erschienen absolut erforderlich, wenn ein schwunghafter Seehandel dabei bestehen sollte; sie fanden daher auch bei den Zollbevollmächtigten keinen namhaften Widerstand. Eine große Zahl anderer Verbesserungen und Erleichterungen wurde vereinbart; es würde jedoch zu weit führen, sie hier zu recapituliren. Später ist die Mehrzahl dieser Verbesserungen auf den Zollvereinsconferenzen ins Leben geführt worden. Zu einer Berathung des Zolltarifs mit den Bevollmächtigten ist es leider nicht mehr gekommen. Es war jedoch die Vorlage beinahe fertig ausgearbeitet, wobei der mir von dem Handelsministerium in Berlin zu diesem Behufe, auf mein Ersuchen, überlassene Herr Hesse das Referat übernommen hatte. Es wurde dabei von dem Grundsatz ausgegangen, den Tarif für die Hauptartikel unverändert zu lassen, dagegen eine große Zahl Artikel, die nur einen geringen Zoll eintrugen, so wie Rohartikel, die zur Nahrung und Weiterverarbeitung dienten, ganz zollfrei zu lassen, ein Grundsatz, der 16 Jahr später, mit dem Tarif vom 1. Juli 1865, seine Ausführung erhielt. Von einem Fortbestehen der Transitzölle war selbstredend Anno 1848 keine Rede.

Die Ausarbeitung obiger drei Zollgesetze, sowie die Vorarbeiten des Herrn Hesse waren sehr gründlich und tüchtig, und habe ich sehr bedauert, daß mir nicht vergönnt war, sie mindestens zur Vorlage an die Nationalversammlung zu bringen, als ein Zeugniß, daß man bei der Centralgewalt nicht müssig gewesen sei.

Ein anderer Gegenstand, der mich lebhaft beschäftigte, war die Aufhebung der Flußzölle und die Correction der conventionellen deutschen Flüsse, das heißt solcher, welche mehrere Staaten durchströmen. Beide Fragen waren höchst verwickelter Natur, besonders für den Rhein. Ich hatte daher den Rheinschifffahrtscommissar, Herrn Rennen aus Cöln, der mit den Verhältnissen am Rhein sehr genau bekannt war, ersucht, eine Stelle im Handelsministerium und dabei das Referat über die den Rhein betreffenden genannten Fragen zu übernehmen. Außerdem aber hatte ich verschiedene tüchtige Wasserbaumeister, die Herren Geh. Rath Hagen in Berlin im Hinblick auf den Rhein, Wasserbaudirector Hübbe in Hamburg im Hinblick auf die Elbe, Wasserbaurath Lange in Cassel im Hinblick auf die Weser, und den mit dem Flußzollwesen sehr vertrauten Generaldirector Klenze in

Hannover ersucht, mit Genehmigung ihrer Regierungen bei der Ausarbeitung der betreffenden Gesetze mir beiräthig zu sein. Alle vier Herren erschienen sofort gegen Ende December, und wurde dann sogleich ans Werk geschritten. Ich übergab ihnen unterm 30. December ein Exposé, in welchem ich meine Auffassung der Grundzüge der auszuarbeitenden Gesetze nach Maßgabe der bezüglichen Paragraphen der Reichsverfassung und der bei deren Discussion in der Nationalversammlung ausgesprochenen Ansichten und Wünsche ihnen mittheilte, es den Herren jedoch ganz überließ, auch noch andere Dinge in den Kreis ihrer Berathungen zu ziehen.

Die genannten vier Herren haben nun, unter Mitwirkung des Unterstaatssecretärs, Herrn Professor Fallati, und unter Zuziehung des Herrn Rennen, mit unendlichem Fleiße zwei umfassende Gesetzentwürfe ausgearbeitet, nämlich:

1) Entwurf zu einem deutschen Flußschifffahrts-Gesetze nebst Motiven. Das Gesetz verbreitet sich über alle Details der Schifffahrt und Flößerei, sowie über die Correction der conventionellen Ströme. Man stellte dabei die Strombaubehörden derjenigen Staaten, welche durch dergleichen Flüsse berührt wurden, unter die Aufsicht der Centralgewalt, wenngleich die nächste Beaufsichtigung und die Ausführung der Stromcorrectionen ihnen überlassen blieb. Jedoch wurde der Centralgewalt das Recht vorbehalten, auf Grund von Beschlüssen der Reichsversammlung, auch selbständig Strombauten auf Kosten des Reichs vorzunehmen, wenn diese über das gewöhnliche Maß der Verpflichtung der Einzelstaaten hinausgingen. Die Aufsicht (Controle) über die gute Handhabung der Flußcorrection sollte „Reichsbaumeistern" überwiesen werden, und wurde für diese eine gründliche „Instruction" entworfen.

Ein zweites Gesetz betraf die Aufhebung der Flußzölle und deren Ausgleichung. Auch zu diesem Gesetze gaben die Herren ausführliche Motive, die einen tüchtigen Band ausmachen würden. Denn die Berechtigungen an Flußzöllen waren unendlich umfassend und verwickelt, und wenn man nicht gewaltsam durch alles einen Strich machen wollte, erschien deren Ablösung sehr schwierig. Eine billige Ausgleichung war ohnehin durch die Reichsverfassung ausgesprochen, und mußte daher demgemäß verfahren werden. Es stand aber nach diesem Gesetze fest, daß nach dessen Genehmigung durch die Reichsversammlung die Flußzölle nicht mehr erhoben werden durften. Es wurde nun

sorgfältig ermittelt, auf welches Minimum sich die jährlichen Netto-Einnahmen der Berechtigten reducirten, welche dann aus der Reichscasse zu decken sein würden.

Auch diese Gesetze gelangten nicht zur Publication.

Der niederländische Gesandte, Herr von Scherff, hatte mir durch verschiedene Schreiben, vom 29. August, 12. September und 14. October, die Bereitwilligkeit seiner Regierung zu erkennen gegeben, zu gänzlicher Befreiung der Rheinschifffahrt von Zöllen und Lasten mitzuwirken, und den Wunsch ausgesprochen zu vernehmen, was deutscherseits dagegen von den Niederlanden begehrt werde. Es wurde daher ein umfassender Vertragsentwurf ausgearbeitet, nach welchem die Rheinschifffahrt bis ins offene Meer, die Lagerung in niederländischen Entrepots gründlich und wahrhaft frei werden sollten, und für viele andere kleine Beeinträchtigungen des deutschen Handels mit Holland Abstellung gefordert wurde, wobei die genaue Sachkunde des Herrn Rennen treffliche Dienste leistete. Der Vertragsentwurf wurde dem Herrn von Scherff zugestellt, allein eine weitere Verhandlung fand nicht statt, weil nur zu bald sich zeigte, daß die Reichsbewegung ihrem Untergange sich nähere. Man hatte die gewaltige Sommerzeit mit Berathungen über Grundrechte und Reichsgesetze vertrödelt, während man zuerst hätte die Verfassung, das Haus, fertig machen und später an das Mobiliar, die Grundrechte und Gesetze denken sollen.

Die große Mehrzahl der Mitglieder der Nationalversammlung, obgleich sie sich selbst die „Verfassung gebende“ nannte, nahm an, daß das Einheitswerk bereits fertig da stehe, und die Verfassung nur noch eine dafür zu bestimmende Form sei; sie decretirte daher allerlei Gesetze, die absolut unausführbar waren, weil sie das Ausland betrafen, und bei diesem nicht eher geltend gemacht werden konnten, als bis ein deutsches Reich, wirklich constituirt, vorhanden war. Man konnte ja noch nicht einmal angeben, aus welchen Ländern denn das Reich bestehe. Dergleichen Erwägungen galten als verdammenswerthe Ketzereien, und so decretirte man unterm 31. Juli, daß alle deutsche Schiffe die schwarz-roth-goldne Flagge führen sollten. Bald nachher beschloß man, daß alle Consuln der Einzelstaaten ihre Functionen einzustellen hätten, und daß an deren Stelle Reichsconsuln zu ernennen seien. Eine Reichs-Consulatordnung bestand aber so wenig wie ein deutsches Reich. Als man diese Gesetze zur Publication dem Handelsministerium zuwies, verweigerte ich dieselbe bis nach Feststellung der

Verfassung und traten denn auch meine Collegen dieser Ansicht bei. Sodann beschloß die Nationalversammlung ein Gesetz, den Schutz und die Ueberwachung der Auswanderung betreffend, in welchem der Centralgewalt Functionen zugewiesen waren, die nach der so weit bearbeiteten Reichsverfassung nicht ihr, sondern den Einzelstaaten zustanden, so daß auch dies Gesetz liegen bleiben mußte. Damit verging eine Menge Zeit.

Ein besonderer Zeitvertreib vieler Mitglieder der Nationalversammlung bestand, wie bereits erwähnt, in der Sucht, die Reichsminister zu interpelliren und zwar über alle mögliche Dinge, welche die Herren sich eben so gut selbst beantworten konnten wie die Minister. Die Letzteren mußten daher bei ihren Sitzungen, die gewöhnlich jeden Abend stattfanden, sich zunächst mit diesen Interpellationen beschäftigen. Diejenigen, welche das Handelsministerium betrafen, waren davon ausgenommen, denn ich pflegte dieselben sämmtlich in eine Schieblade zu legen mit der Absicht, sie monatlich en masse zu beantworten. Da bis dahin die Gegenstände, welche sie betrafen, schon veraltet, oder bereits vergessen zu sein pflegten, habe ich nur ein Mal nöthig gehabt, diese Operation vorzunehmen; später ließ man mich in Ruhe.

Ein Gegenstand, der mit großem Fleiße im Handelsministerium bearbeitet wurde, war das Consulatwesen. Es gehörte dieses zum Ressort des Unterstaatssecretärs, Herrn Professor Fallati, neben welchem Herr Philipp Schneider aus Kurhessen, der als Kaufmann für sich und für Bremer Handlungshäuser in fast allen Theilen der Erde gewesen war und eine reiche Erfahrung hatte, die Vorarbeiten und Nebenausarbeitungen wahrnahm. Diese beide Herren lieferten denn die folgenden umfassenden Ausarbeitungen:

1) Vorläufiger Entwurf zu einer Reichs-Consulatsordnung.
2) Verzeichniß der zu errichtenden Reichsconsulate.
3) Vorläufiger Entwurf einer Verordnung für die Reichsconsuln in nichtchristlichen Staaten, zur Ergänzung der allgemeinen Reichs-Consulatordnung.
4) Anlagen zu den vorläufigen Entwürfen einer allgemeinen Reichs-Consulatordnung und einer Verordnung für die Reichsconsuln in nichtchristlichen Ländern.
5) Ein ausführliches Exposé über die Errichtung besoldeter Reichsconsulate in auswärtigen Handelsplätzen.

Diese umfassenden Schriftstücke wurden mir wenige Tage vor der Auflösung des Handelsministeriums übergeben, kamen daher nicht einmal zur Specialberathung im Gesammtministerium.

Unzählige Beschwerden gingen von Bergwerksbesitzern und Gesellschaften aus allen Theilen Deutschlands ein, auch wurden von denselben Vorschläge zur Verbesserung ihrer Lage gemacht. Zur Sichtung und Ordnung dieser Beschwerden und Vorschläge war Herr Oechelhäuser aus Siegen engagirt, welcher ein ausführliches Referat über diesen Gegenstand ausarbeitete, um bei einer beabsichtigten Gesetzgebung über diese Fragen benutzt zu werden. Es kam aber nicht so weit.

Sollte ein deutscher Bundesstaat ins Leben treten, so gehörte dazu ein möglichst einheitliches Münzsystem. Auch für dieses Fach war ein bedeutender Sachkundiger gewonnen, Herr Professor Helferich aus Tübingen. Dieser arbeitete ein großes Werk über das verwickelte deutsche Münzwesen aus und kam zu dem Resultate, daß die österreichische, die süddeutsche und die norddeutsche Silberwährung sehr wohl mit einander in Einklang gebracht werden könnten in der Weise, daß 20 Silbergroschen gleich einem österreichischen Gulden und 7 Gulden süddeutscher Währung gleich 4 preußischen Thalern zu achten seien. Das ausführliche Werk wurde den größeren deutschen Regierungen zu vorläufiger Kenntnißnahme mitgetheilt, um die Frage zu gründlicher Erörterung zu bringen, bevor man an die Entwerfung eines Reichsgesetzes über den Gegenstand gehe. Es kam darüber das Frühjahr 1849 ins Land und es ging damit wie mit allen andern Ausarbeitungen des Ministeriums. Dennoch ist bei der späteren deutschen Münzconferenz dieselbe Idee zur Ausführung gekommen.

Als Vorbereitung für ein Gesetz über die Nationalität deutscher Schiffe schien es zweckmäßig, mit der Ermittelung der besten Methode der Messung der Seeschiffe zu beginnen. Ich beauftragte daher unterm 12. März 1849 eine Commission von Sachverständigen aus den Küstenstaaten Preußen, Mecklenburg, Hamburg, Bremen, Hannover und Oldenburg, nämlich die Herren Hübbe, F. Hederich, C. Müller, Rolffs, W. Zeltz, F. C. von Buttel, J. W. C. Meincke, J. Prömmel und H. F. Ulrichs, mit der Berichterstattung über den Gegenstand, indem ihnen eine im Ministerium ausgearbeitete Denkschrift als nächste Anleitung zu ihrer Berathung zugestellt wurde. Diese Herren erstatteten unterm 8. Mai 1849 einen ausführlichen Bericht, in welchem sie die Meßmethoden aller Nationen einer Kritik

unterzogen und die in Schleswig-Holstein neuerdings eingeführte als die zweckmäßigste anerkannten. Sie knüpften hieran ihre Vorschläge, welche nun zwar nicht mehr den Weg der Reichsgesetzgebung einschlagen konnten, jedoch später nach und nach ziemlich allgemein in den deutschen Seestaaten zur Anwendung gekommen sind.

Zur Organisation des „Reichs" gehörte auch ein Bureau für die Reichsstatistik. Ich sprach darüber mit den Herren Professoren Hanssen und Czörnig, welche die Idee mit großer Liebe auffaßten und sich erboten, ein Programm für eine umfassende Anstalt auszuarbeiten, was ich mit Dank annahm. Die Herren reichten ihre reichhaltige Ausarbeitung Anfangs Mai mir ein; als aber das Ministerium sich seiner Auflösung näherte, baten sie sich ihr Werk wieder aus, weil die Hoffnung, diese Sache ins Leben zu rufen, nun vorläufig aufgegeben werden müsse.

Die Geschäftsbehandlung im Handelsministerium war die folgende:

Morgens 9 Uhr kamen alle Referenten in mein Zimmer. Die Eingänge, welche Morgens vor 9 Uhr von der Post geholt wurden, legte der Kanzleidirector Schröer auf meinen Tisch. Die Briefe wurden verlesen, die darauf zu ertheilende Antwort, wenn es sich nicht um gewöhnliche Formsachen handelte, näher besprochen und in ihren Grundzügen bestimmt, worauf ich den Namen des Referenten auf den Brief schrieb. Schröer nahm dann die Briefe, die oft sehr zahlreich waren, trug sie ein und sandte nach wenigen Minuten jedem Referenten die für ihn bestimmten Briefe in sein Zimmer. Durch dies Verfahren bezweckte ich, einen harmonischen Ideengang in die Correspondenz zu bringen, und nicht minder bei sämmtlichen Beamten ein Interesse nicht nur für ihre Specialfächer, sondern für alle Vorkommnisse zu erwecken. Es wurde dadurch ein alle Theile befriedigendes angenehmes Verhältniß begründet. Nachmittags 4 Uhr wurden dann die ausgearbeiteten Schreiben im Beisein aller Referenten vorgetragen und nach Gutbefinden zur Reinschrift in der Kanzlei dem Herrn Schröer übergeben, der dann für Reponirung der Papiere sorgte.

Obgleich das Handelsministerium schon alle Hände voll zu thun hatte, wurde mir doch noch eine weitere Last auferlegt. Es war die Bildung einer deutschen Flotte. Die Nationalversammlung hatte bereits im Juni eine Marinecommission gebildet, welche sich mit allerlei Vorfragen beschäftigt hatte, aber bald zu der Erkenntniß kam, daß eine solche Sache nicht durch Berathungen in einem vielköpfigen Aus-

schuß gefördert werden könne, sondern daß eine kräftige Behörde sie in die Hand nehmen müsse. Auf Antrag des Ausschusses verwies daher die Nationalversammlung im October die Flottenfrage an die Centralgewalt. Hier aber war guter Rath theuer. Als die Sache im Ministerrathe zur Sprache kam und die Frage erhoben wurde, wer diese Sache übernehmen werde, erklärten Alle, daß sie nichts davon verständen, und ganz unmöglich sich darauf einlassen könnten. Auch ich wehrte mich nach besten Kräften, indem ich erklärte, daß ich eben so wenig wie die übrigen Herren davon verstehe und ohnehin durch eine Fülle von Arbeiten schon vollständig in Anspruch genommen sei. Das half mir aber nicht; denn die Herren meinten, ich verstehe doch etwas vom Seewesen, jedenfalls mehr als sie, und so sei kein anderer Ausweg da, als derjenige, daß ich das Opfer bringe, auch diese Bürde mir noch aufzuladen. Ich mußte mich fügen.

So schwer es mir war, diese neue Last auf mich zu nehmen, so nahm die Sache doch bald einen andern Anstrich an. Die Schwierigkeit der Sache reizte mich und fing an, mich zu interessiren. Es gab keinen Menschen in Deutschland, der Rath geben konnte, ich war daher anfangs enschieden auf mich allein angewiesen, und gerade das war es, was mir frischen Muth gab. Ueber das, was in der Sache geschah und wie es gelang, bis zum Frühjahr oder Sommer 1849 eine Anzahl von 11 armirten und vollständig bemannten größeren Kriegsschiffen und 26 Kanonenbooten zu vereinigen, verweise ich auf meine im Juli 1849 im Schünemann'schen Verlage in Bremen herausgekommene Schrift: „Ueber die Gründung einer deutschen Kriegsmarine."

Es lag im Geiste der Zeit, ohne die mindeste Rücksichtnahme auf bestehende Verhältnisse geradezu Unmögliches zu verlangen. Man schrie daher darüber, daß nicht im Anfang des Frühjahrs von 1849 mindestens eine Flotte vorhanden war, um die Dänen schlagen zu können. Daß unsere Küsten blockirt waren, daß kein fremdes Land Ausrüstungen für Kriegführende gestattete, und daher alle Anschaffungen von Kriegsschiffen mit deren Ausrüstungen auf krummen Wegen vor sich gehen mußten, so daß man darüber nicht öffentlich Auskunft ertheilen konnte, das berücksichtigte Niemand. Dennoch lagen im Sommer 1849 die 11 Kriegsschiffe außer den Kanonenbooten schlagfertig auf der Weser, unter dem Commando des deutschen Admirals Brommy.

Ich glaube jetzt eine gedrängte Uebersicht der Hauptthätigkeit des Handelsministeriums gegeben zu haben und kann nunmehr zum Schluß der Schilderung meines Frankfurter Lebens schreiten. Doch bevor ich dazu übergehe, mag noch erwähnt werden, daß dem Zeitgeiste entsprechend man alle Titulaturen zu vermeiden wünschte. Die Räthe im Ministerium wurden daher als Beiräthe 1. und 2. Classe angenommen, weil man erwartete, es werde sich Niemand Herr Beirath nennen lassen. Es dauerte aber nicht lange, so ließen sich fast alle Räthe Herr Ministerialrath nennen. Auch dem Reichsverweser schlug das Gesammtministerium vor, statt „Kaiserliche Hoheit" ihn „Hoher Reichsverweser" in Schriftstücken anreden zu dürfen. Derselbe erwiderte, es sei ihm das ebenso gleichgültig, wie der Kaiserin Maria Theresia, welche einst mit dem Bürgermeister von Wien eine Krankenanstalt besucht hatte, und als der Bürgermeister Bedenken trug, sich an die rechte Seite der Kaiserin im Wagen zu setzen, diese ihm geantwortet habe: Setze Er sich da nur hin, Er bleibt darum doch Bürgermeister und ich Kaiserin. So denke er auch.

Die schwunghafte Begeisterung der in Frankfurt Anwesenden, wie sie sich bis zum Ende des Jahres 1848, wenn auch in verschiedenen Abstufungen, gezeigt hatte, erschlaffte mit dem Ende jenes Jahres. Mit dem Neujahr 1849 ernüchterten sich die Gemüther. Die Republikaner sahen hoffnungslos darein; die Idee, den König von Preußen zum deutschen Kaiser zu wählen, fing an in den Köpfen zu spuken, was denn den entschiedensten Widerstand von Seiten der Oesterreicher und der meisten Süddeutschen hervorrief. Es spaltete sich die Nationalversammlung in ganz andere Parteiungen als bisher, und man traf unendlich viele patriotische Männer, die noch im December voll Zuversicht waren, aber jetzt so ziemlich allen Muth verloren hatten. Man fühlte, daß die Nation gleichgültig geworden sei, daß man sie nicht mehr hinter sich habe. Denn der Fanatismus der Republikaner in Baden, Württemberg und der Rheinpfalz stach gewaltig ab von der Gleichgültigkeit der Bevölkerung des übrigen Deutschlands. Der Humor war verflogen, Carricaturen wurden selten und langweilig, ein Jeder fühlte, daß eine Aenderung der Verhältnisse eingetreten war. Die österreichischen Mitglieder des Ministeriums waren veranlaßt worden auszutreten, und Heinrich v. Gagern hatte den Vorsitz im Ministerrathe übernommen. Wenn in diesem die Frage der Kaiserwahl, auf welche das ganze Verfassungswerk hinwies, zur Erörterung kam, waren

alle der Meinung, daß der einzige Weg sei, den König von Preußen zu wählen, mit Ausnahme von mir. Ich hatte zwar nicht das Mindeste dagegen, vielmehr wünschte auch ich, daß ein Kaiserthum in der erstrebten Weise zu Stande kommen möge und der König von Preußen zum deutschen Kaiser ausersehen werde; ich verhehlte aber meinen Collegen nicht, daß ich die Schwierigkeiten für unüberwindlich halte, und der Meinung sei, daß das Kaiserthum, zumal bei dem Widerstande der Süddeutschen, vieler Norddeutschen und der wieder erstarkten Fürsten, nicht ohne einen blutigen Krieg, in den sich wahrscheinlich auch das Ausland mischen werde, durchzuführen sei. Dazu schien mir aber Preußen in keiner Weise gerüstet zu sein. Ich empfahl deshalb, dahin zu wirken, daß man den König von Preußen zum Präsidenten der deutschen Staaten-Republik (resp. des deutschen Bundesstaats ohne Oesterreich) auf Lebenszeit bis auf Weiteres, oder wenn es durchzubringen sei, zum erblichen Präsidenten von Deutschland mache mit denselben Befugnissen, welche die Reichsverfassung dem Kaiser zuerkenne, und zwar, wenn irgend möglich, unter Beseitigung einiger Extravaganzen in der Verfassung, auf welche der König von Preußen sich doch nicht einlassen könne. *) Es würde das den Widerstand der Fürsten gebrochen haben; denn keiner konnte seine souveräne Würde verletzt fühlen, wenn der mächtigste Monarch Deutschlands den Vorsitz führte, und Oesterreichs Eifersucht würde nicht aufs Aeußerste gespannt worden sein. Meine Collegen verkannten nicht, daß meine Ansicht viel für sich habe; allein sie meinten, man könne es erst mit dem Kaiser versuchen. Ich aber meinte, wenn der Versuch mißlänge, dann sei es auf immer zu spät.

Man wählte den Kaiser, aber „man konnte ihn nicht zwingen, daß er es werde". Der König lehnte ab, und damit war der Wirkungskreis der Nationalversammlung am Ende. Die Deputirten reisten Einer nach dem Andern ab, und die Minister baten um Enthebung von ihren Aemtern, welche der Continuität wegen pro forma von Andern eingenommen wurden.

Wie oft habe ich, selbst noch 15 Jahre später, von Freunden aus der Nationalversammlung gehört: Hätten wir doch Ihren Rath befolgt!

Es war zu spät. Nur eine Partei rührte sich noch, nämlich die Republikaner. Das Großherzogthum Baden und die Pfalz waren im

*) Bei Errichtung des Norddeutschen Bundes 1866 wurde denn auch die Kaiserklippe vermieden, und der König von Preußen zum Präsidenten desselben bestimmt.

Aufstande. Preußische Truppen mußten die Ruhe wieder herstellen. Der Rest der Nationalversammlung (Rumpfparlament) siedelte über nach Stuttgart. Ende Mai war ich wieder in Bremen und fühlte mich frei wie ein Vogel der Lüfte.

Ich habe in Frankfurt stets ein Tagebuch geführt. Dasjenige bis zum 5. April 1849 ist mir jedoch in Frankfurt gestohlen worden.*) Da ich aber das Tagebuch vom 6. April bis 17. Mai 1849 noch aufbewahrt habe, und dieses die täglichen frischen Eindrücke der Vorkommnisse, namentlich im Gesammtministerium wie im Ministerium des Handels und der Marine, viele Gespräche mit dem Reichsverweser und anderen hervorragenden Persönlichkeiten, mit lebhaften Farben und nach dem Eindrucke des Tages schildert, so lege ich dies Tagebuch als Anlage G. bei. Daß dasselbe nur zur Erinnerung für mich selbst aufgeschrieben ist, ergiebt sich aus dem Inhalt, und wenn aus diesem Grunde Manches dem Leser unvollständig und abgebrochen erscheinen mag, so habe ich doch das Tagebuch unverändert gelassen, in welchem man so ein getreues Bild des bewegten Treibens jener Zeit erblicken wird.

*) Die Reichsminister waren stets von Lauschern und bestochenen Dienern umgeben. Ich vermuthe daher, daß mein Tagebuch in das Cabinet irgend einer Gesandtschaft gewandert sein wird. Dieselbe wird darin wohl Anecdoten und interessante Aeußerungen des Einen oder Andern gefunden haben, sicher aber keine politische Geheimnisse; denn dergleichen gab es damals nicht.

Die nachmärzliche Zeit.

In dem Sturmjahre 1848 war es üblich, Dinge der Vergangenheit, namentlich solche, welche nicht mehr ganz zu der Gegenwart paßten, vormärzlich zu nennen. Man dachte sich darunter etwas schon der Vergangenheit Angehörendes, gleichsam Vorsündfluthliches, und glaubte, daß die Gestaltungen des Sturmjahres für die Ewigkeit begründet seien, und eine neue Aera des Glückes und der Herrlichkeit begonnen habe. Als der Sturm vorüber gebrauset war, mit dem Jahre 1849, erhob, wie man es nannte, „die Reaction“ wieder ihr Haupt, die schönen Phantasien und Hoffnungen auf nationale Größe schrumpften immer mehr zusammen, und die „vormärzlichen“ Dinge traten allmählich wieder ins Leben. Diese Periode des Rückschlags nannte man damals „nachmärzlich“. Ein Jeder stellte die Frage: Was soll nun aus der Geschichte werden? Aber Keiner hatte Antwort. „Vielleicht kommt gar der Bundestag wieder.“ Diese Möglichkeit faßte 1849 Keiner. Der verstorbene König Ernst August von Hannover sagte einmal im Jahre 1848 in seinem gebrochenen Deutsch: „Was, die Deutschen glauben, sie können die Einheit machen auf dem Papier; wenn sie wollen haben die Einheit, dann müssen sie gehen durch Blut bis an die Brust.“ Und der alte Herr hatte nicht unrecht. *) Wenn man sich vergegen=

*) Der König Ernst August liebte sehr zu scherzen. Ich hatte einmal bei Tisch 1845 mit ihm das folgende Gespräch: „Sagen Sie mal, Senator Duckwitz, lebt der Bürgermeister Smidt noch?“ „Aufzuwarten, Majestät, er lebt noch und ist frisch und munter.“ „Ist er noch Bundestagsgesandter?“ „Zu dienen, Majestät.“ „Sagen Sie mal, Senator Duckwitz, was machen die Herren am Bundestage?“ Antwort: „Drei Monate machen sie Ferien“, und ehe ich mich darauf besinnen konnte, was sie während der anderen neun Monate thäten, fiel der König ein: „Was sagen Sie, drei Monate machen sie Ferien, das ist nicht wahr, neun Monate machen sie Ferien und drei Monate thun sie nichts.“

wärtigte, wie in den Jahren 1848 und 1849 die Wünsche der Bevölkerungen durch einander wogten, Republik, Kaiserthum, österreichische Hegemonie, preußische Hegemonie, und dabei ein Jeder bleiben wollte, was er einmal war, ein Bayer, ein Sachse, ein Hannoveraner, dazu das Widerstreben der erstarkten Regierungen, irgend etwas von ihrer Selbstherrlichkeit zu opfern, so mußte sich wohl der Gedanke aufdrängen, daß nur offene Gewalt eine Einheit Deutschlands oder auch nur eine centrale Gewalt, wie sie die Reichsverfassung ins Auge faßte, herbeizuführen im Stande sein werde. Es zeigte sich aber nirgends etwas Gewaltiges, weder in Oesterreich noch in Preußen, noch sonst irgendwo in Deutschland, und daher blieb kaum etwas anderes übrig, als den Weg einer allmählichen engeren Anschließung wieder aufzunehmen. Das Bedürfniß dafür fühlten fast alle deutsche Regierungen. Die Hauptopposition derselben richtete sich gegen das Kaiserthum, und gegen die Extravaganzen der Grundrechte. Aber auch unter Vermeidung dieser beiden Punkte war die große Frage ziemlich hoffnungslos geworden, weil jetzt das Volk durchweg sich ganz gleichgültig verhielt.

Ich war, wie erwähnt, Ende Mai wieder in Bremen eingetroffen, und da ich völlig frei von öffentlichen Verpflichtungen war, konnte ich mich von den Aufregungen und Anstrengungen des Frankfurter Treibens erholen. Ich beschäftigte mich während des Sommers mit Aufzeichnungen der Frankfurter Ereignisse zur Erinnerung in späteren Jahren, und mit dem Ordnen der heimgebrachten Abschriften der Schriftstücke, namentlich aller Ausarbeitungen, die im Handelsministerium vorgenommen waren.

Da beschlossen am 29. September 1849 Senat und Bürgerschaft mich durch eine Deputation aufzufordern, wieder in den Senat einzutreten. Weil mein Gesundheitszustand kein Hinderniß mehr sein konnte, fügte ich mich dem Wunsche meiner Mitbürger, und nahm nun zum zweiten Male die Wahl in den Senat an, indem ich mich dem Ziel meiner alten Bestrebungen wieder zuwandte.

Nachdem der König von Preußen die Kaiserwahl abgelehnt hatte, und die Reichsverfassung mit allen Projecten der Nationalversammlung als verunglückt zu betrachten war, fühlten namentlich die norddeutschen Regierungen das Bedürfniß, daß nun regierungsseitig ein Versuch zu einer Verständigung gemacht werden müsse. Es traten daher schon im April und Mai 1849 die Minister der auswärtigen Angelegenheiten von Preußen, Sachsen und Hannover zusammen und schlossen das

sogenannte Drei-Königs-Bündniß auf Grund eines Verfassungsentwurfs vom 26. Mai 1849. Diesem Bündniß traten nach und nach alle norddeutsche Staaten bei, und Bremen sogar noch zu einer Zeit, als Sachsen und Hannover sich bereits anschickten von dem Bunde wieder zurückzutreten. Es scheint, daß die drei königlichen Regierungen sich nicht sonderlich klar über dasjenige gewesen sind, was sie eigentlich vereinbart hatten; denn wenn auch bei diesem Bunde von einem Kaiser, den die Könige überhaupt nicht wollten, nicht die Rede war, so wollte doch der König von Preußen Vorstand des Bundes sein, was man nachträglich nur für einen anderen Namen, der Sache nach aber für gleichbedeutend mit dem Kaiserthum hielt. Der König Ernst August hat bei dieser Gelegenheit einmal gesagt: „Das geht ja gar nicht, der Neffe kann ja nicht über den Onkel stehen." Kurz, Sachsen und Hannover traten von dem Bunde zurück, und Preußen berief das Parlament des Drei-Königs-Bundes „mit vielen oder mit wenigen" nach Erfurt. Der Senat wählte mich zum Mitgliede des Staatenhauses, und die Bürgerschaft meinen Freund Friedrich Winkelmann zum Mitgliede des Volkshauses. Ich hatte schon im November eine Kritik des Verfassungsentwurfs des Drei-Königs-Bundes geschrieben und zwar von meinem Frankfurter Standpunkte aufgefaßt, und unter dem Titel: „Zur Revision des Verfassungsentwurfs vom 26. Mai 1849" dem Druck und der Oeffentlichkeit übergeben (Schünemann'sche Verlagshandlung in Bremen), mich daher mit der Vorlage ziemlich bekannt gemacht.

Das Erfurter Parlament trat im März 1850 zusammen. Auf meiner Hinreise besuchte ich die Minister Stüve, Graf Bennigsen, Braun und Lehzen in Hannover, und besprach mit ihnen die Dinge, die da kommen sollten. Diese Herren äußerten, daß der Stein des Anstoßes bei diesem Bunde in dem Vorstande liege, und daß wenn der König von Preußen sich mit dem Vorsitze begnügen wolle, sich doch noch über die Sache werde reden lassen. Ich möge dieses Herrn v. Radowitz und den preußischen Ministern sagen und, wenn sie darauf eingehen wollten, nach Hannover Nachricht geben. Ich besuchte daher gleich nach meiner Ankunft in Erfurt Herrn v. Radowitz, mit dem ich von Frankfurt her wohl bekannt war, und erzählte ihm, was ich in Hannover vernommen hatte. Er wies aber jedes Abweichen von dem Vorstande entschieden zurück, womit denn die hannoversche Anregung abgelehnt war. Ich war kaum einige Tage in Erfurt gewesen, als die allgemeine

Stimmung mich davon überzeugte, daß hier nur eine Spielerei getrieben werde, die zwar von Seiten der preußischen Minister ernsthaft gemeint war, aber außer ihnen von Niemand. Als ich unserm alten Bürgermeister Smidt, der als „Bevollmächtigter Bremens“ auch nach Erfurt gekommen war und mehr Glauben als ich an den Bestand der Sache hatte, das in Hannover Vernommene mittheilte, sagte er: „Ja, das ist kein großer Unterschied, der König von Preußen muß nicht stehen, er muß sitzen.“ Nach etwa vierzehn Tagen bat mich Herr v. Radowitz ihn zu besuchen. Jetzt hatte auch er gemerkt, daß die Sache zu Ende gehe, und fragte mich, ob nicht jetzt noch wieder mit Hannover anzuknüpfen sei. Ich mußte ihm erwidern, daß die allgemeine Meinung bereits eine solche Wendung genommen habe, daß nun wohl nicht mehr daran zu denken sei, eine Verständigung auch nur zu versuchen. Das verhängnißvolle „Zu spät“ trat auch hier ein. Die Ereignisse waren weiter geschritten und nicht mehr aufzuhalten. Das Parlament wurde nun bald entlassen. Man sprach dabei noch die Absicht aus, es bald wieder einzuberufen. Aber auf Erfurt folgte jetzt Olmütz.

Ich gehe nunmehr zu meiner Wirksamkeit in bremischen Angelegenheiten über, die jedoch, nach Lage der Dinge, auch weitere Kreise berührten.

In Verfolgung der Verhandlungen auf dem Postcongresse zu Dresden vom December 1847 und Januar 1848 hatten Oesterreich und Preußen unterm 5. April 1850 zum Zweck der Gründung eines deutsch-österreichischen Postvereins einen Vertrag abgeschlossen, dem im Laufe des Sommers von 1850 fast alle deutsche Postverwaltungen beitraten. Für die Hansestädte hatte dieser Beitritt aber große Schwierigkeiten wegen der verwickelten und unklaren Postberechtigungen dritter Postverwaltungen in den Städten. Um hierin Wandel zu schaffen und verschiedene Unzuträglichkeiten, welche sich bei dem Betriebe der preußischen Post durch das Stadtpostamt in Bremen ergeben hatten, zu erledigen, beauftragte mich im November 1850 der Senat mich nach Berlin zu begeben.

Um dem deutsch-österreichischen Postverein beitreten und dessen Vortheile für Bremen erwirken zu können, kam es zunächst darauf an zu bestimmen, aus welchen Postcursen das bremische Postwesen denn eigentlich bestehe. Dasselbe war damals vollständig chaotisch, denn z. B. in der Correspondenz mit Hamburg nahm nicht nur das Stadtpostamt, sondern auch das hannoversche Postamt und das Thurn und Taxis’sche

Postamt Briefe an und empfing deren, und da es sich mit den übrigen auch vom Stadtpostamte betriebenen Cursen ebenso verhielt, konnte man nicht angeben, für welche Curse Bremen beitreten wolle, weil die genannten Verwaltungen das bremische exclusive Postrecht für irgend einen Postcurs bestritten. Es kam also darauf an, hier einmal reine Bahn zu machen und festzustellen, welche Berechtigungen künftig Bremen allein haben solle, und welche nicht. Dazu war aber eine vorgängige Verständigung mit den beiden genannten Postverwaltungen, nämlich Hannover und Thurn und Taxis, erforderlich. Für den Augenblick handelte es sich darum, sich mit Preußen ins Einvernehmen zu setzen und sich seiner Unterstützung zu versichern. Ich verfolgte nun den Gesichtspunct, die Correspondenz mit den Seestaaten, also mit den Niederlanden, Großbritannien, den transatlantischen Ländern, den beiden andern Hansestädten, Holstein, Dänemark, Mecklenburg, Norwegen und Schweden, Bremen zu sichern, und alle andern Postverwaltungen in Bremen davon auszuschließen. Dabei fand ich Preußens Unterstützung. Es wurde eine Punctation aufgesetzt, die aber erst im November 1851, nachdem die Verständigung mit den andern Postverwaltungen mittelst Abschlusses einer Reihe von Postconventionen eingetreten war, zum wirklichen Vertrage sich gestaltete. Ueber alle diese Postverhandlungen habe ich dem Senate einen in Berlin niedergeschriebenen Bericht erstattet vom 6. December 1851, den ich als Anlage H. beifüge, für denjenigen, der Neigung hat, sich über die Entwickelung des bremischen Postwesens aus großer Verwirrung bis zur festen und klaren Begründung zu unterrichten. Die materielle Folge für das bremische Finanzwesen war, daß nach Einführung der neuen Ordnung schon im ersten Jahre die Einnahme sich mehr als verdoppelte. Dieselbe lieferte bis zum Jahre 1850 jährlich zwischen 11 und 12,000 Thaler, und stieg bis zum Jahre 1866 auf 70 bis 80,000 Thaler. In handelspolitischer Hinsicht aber war der große Vortheil erreicht, daß die wichtigste Correspondenz für Bremen, nämlich diejenige mit den Seestaaten, einzig und allein in bremische Hände überging, und Bremen für diese wichtige Correspondenz dem deutsch-österreichischen Postverein nun vollberechtigt beitrat.

Ich kann mich nicht enthalten, bei dieser Gelegenheit einer Unterredung zu erwähnen, die ich im December 1850, bald nach der Olmützer Affaire, mit dem mir von Erfurt her bekannten preußischen Ministerpräsidenten von Manteuffel gehabt habe. Auf Veranlassung des im

auswärtigen Ministerium angestellten Herrn Hesse, den ich in Erfurt kennen gelernt hatte, erhielt ich von Herrn von Manteuffel ein Billet, worin er mich ersuchte ihm Abends meinen Besuch vertraulich zu schenken, um ihm meine Ansicht über die Neugestaltung Deutschlands mitzutheilen. Ich ging zu der bestimmten Zeit zu ihm. Nachdem ich darauf aufmerksam gemacht hatte, daß in Deutschland schwerlich etwas zu Stande zu bringen sei, so lange die schleswig-holsteinische Frage nicht erledigt worden, kamen wir auf die entscheidende Frage. Ich sagte: Sie wünschen also die Hegemonie in Deutschland zu haben. Er: „Allerdings, das wünschen wir, es fragt sich aber, wie fangen wir das an, und darüber möchte ich gern Ihre Meinung hören.“ Ich erwiederte: „Dazu giebt es zwei Wege, der eine ist der, daß Sie mit dem Schwerte drein schlagen, mit Gewalt erzwingen was Sie wollen, und es auf einen großen Krieg ankommen lassen, der andere Weg ist der, daß Sie gar nicht von Hegemonie sprechen, ehrlich und wirklich auf alle formelle Beeinflussung und Beherrschung der andern deutschen Staaten verzichten, und zwar so ehrlich, daß die deutschen Regierungen es glauben; dann, Excellenz, werden Sie thatsächlich die Hegemonie erlangen, denn dann wird man Ihnen mit Vertrauen entgegenkommen und alles Ihnen von selbst zutragen, was Sie wünschen. Wenn Sie aber stets mit hegemonischen Ansinnen platt herausrücken, und mehr oder minder Drohungen hinzufügen, bei denen doch Niemand glaubt, daß es Ernst sei, dann werden Sie aller Orten auf vereinten Widerstand stoßen.“ Er erwiederte: „Da haben Sie mir recht aus der Seele gesprochen. Mit der Gewaltanwendung geht es nicht, die zweite Alternative ist gewiß die richtige, aber damit komme ich hier nicht durch. Wie es mit der Gewaltanwendung aussieht, darüber haben wir kürzlich traurige Erfahrungen gemacht. Radowitz hatte die Erfurter Union eingebrockt, ohne den Zustand unserer Armee zu berücksichtigen. Da kamen wir in den Conflict mit Oesterreich. Es ließ Truppen an die Grenze marschiren, und drohte mit Krieg. Es ergab sich aber, daß bei uns nichts in Ordnung war, daß wir rechtzeitig auch nicht ein einziges Armeecorps schlagfertig entgegenstellen konnten. Wäre es daher zum Kriege gekommen, so würde es ganz trostlos um Preußen ausgesehen haben. Es blieb daher keine Wahl. Ich wählte das kleinere Uebel, ging nach Olmütz und nahm die Schande des Abkommens mit Oesterreich auf mich allein, um sie meinem Könige und meinem Lande zu ersparen. So hing diese Sache zusammen.“ Ich habe dies Gespräch an demselben

Abend wörtlich niedergeschrieben, und wenn das Blatt auch seitdem verloren gegangen ist, so glaube ich doch ziemlich genau den Wortlaut wieder gegeben zu haben. Seine offene Aeußerung kann dem Manne nur zur Ehre gereichen.

Als 1846 auf 1847 die oceanische Dampferlinie zwischen Bremen und Newyork gesichert erschien, wurde es nothwendig für einen sicheren Dampferhafen zu Bremerhaven zu sorgen; denn da die Schleuse zum alten Bassin knapp 40 Fuß Weite hatte, konnte ein oceanischer Raddampfer, — denn andere gab es damals noch nicht — der mit den Radkasten eine Breite von 70 bis 75 Fuß hatte, nicht in das alte Bassin gebracht werden. Es wurde daher das Project zu einem neuen Bassin, welches 800 Fuß lang und 300 Fuß breit sein und eine Schleuse von 76 Fuß Weite erhalten sollte, aufgestellt und der dafür angenommene Kostenaufwand von 625,300 Thaler im April 1847 von dem Senate und der Bürgerschaft bewilligt. Man begann sofort mit den Erdarbeiten und schaffte Materialien für den Schleusenbau und die Einfassungsmauern an. Niemand dachte daran, daß man für die Anlage dieses zweiten Bassins der Zustimmung Hannovers bedürfe; im Gegentheil rechnete man auf eine gewisse Dankbarkeit Hannovers, weil ohne die Anlage dieses Bassins, die auch von Hannover aus guten Gründen so sehr gewünschte Dampferlinie zwischen der Weser und Newyork gar nicht zu halten war. Um aber nichts zu versäumen, machte Herr Bürgermeister Smidt dem hannoverschen Minister des Auswärtigen, Herrn von Falcke, in einem als Privatbrief gehaltenen Schreiben von der Sache Mittheilung. Es kam keine Antwort. Die Arbeiten gingen daher rüstig vorwärts. Außerhalb des alten Weserdeichs wurde ein Schutzdeich errichtet, weil an der Stelle, wo der erstere lag, die Schleuse zu erbauen war. Auch mit dem Bau der letzteren war begonnen, als im Jahre 1848 ein Schreiben vom auswärtigen Ministerium in Hannover einlief, in welchem die sofortige Einstellung der Arbeiten bei Vermeidung militärischen Einschreitens verlangt wurde, und zwar aus dem Grunde, weil die Genehmigung Hannovers zum Bau des neuen Bassins nicht eingeholt sei, und aus militärischen Gründen die gedachte Anlage bedenklich erscheine. Hannover hatte nämlich im Vertrage von 1827 sich die Militärgewalt in Bremerhaven vorbehalten und die militärische Vertheidigung übernommen. Die Arbeiten mußten eingestellt werden; sie wurden jedoch nach einiger Zeit wieder aufgenommen, weil es gelang mit Hannover dahin eine Verständigung zu treffen, daß zwar die Ar=

beiten an Schleuse und Bassin fortgesetzt werden könnten, der die Schleuse von der Weser trennende Schutzdeich jedoch ohne Zustimmung Hannovers nicht entfernt werden dürfe. Im Jahre 1850 gewann die Ansicht Raum, daß das neue Bassin zu klein werde; es wurde daher im Mai beschlossen, dasselbe nach Norden um 600 Fuß und nach Süden um 200 Fuß zu verlängern, so daß dasselbe eine Länge von 1600 Fuß, bei einer Breite von 300 Fuß erhalte. Im Spätherbst 1850 trat bei einer hohen Sturmfluth der Umstand ein, daß der Schleuse gegenüber in einer Länge von etwa 200 Fuß und einer Breite von 70 bis 80 Fuß hart hinter der bereits aufgeführten Einfassungsmauer des Bassins das Erdreich senkrecht in einer Tiefe von 25 bis 30 Fuß einsank, wogegen in der Mitte des noch wasserfreien Bassins der Boden sich in der Gestalt einer kleinen Bergkette erhob. Es war dieses scheinbar ein Unglück, im Grunde aber ein wahres Glück; denn man kam nun zu dem Entschluß, das Bassin von dem Einsturz nordwärts um 100 Fuß zu verbreitern, und die Mauern verstärkt aufzuführen. Dies ist die Ursache, daß das Bassin eine so ungewöhnliche Form erhalten hat.

Während der Bau 1849 und 1850 seinen Fortgang nahm und der Zeitpunct sich näherte, daß das Bassin dem Betriebe übergeben werden konnte, wurde die hannoversche Regierung vielfach angegangen, sich endlich mit Bremen über die Oeffnung des Eingangs zu dem Bassin zu verständigen. Man brütete lange in Hannover über die Strafe, die man Bremen dafür auferlegen wolle, daß es ohne vorgängige Einholung der Zustimmung Hannovers mit seinem Hafenbau vorgegangen sei. Bis zu dieser Periode hatte das freundschaftlichste Verhältniß zwischen Bremen und Hannover bestanden; dasselbe wurde aber dadurch gestört, daß in Hannover der Gedanke zur Geltung kam, den kleinen in der Entstehung begriffenen Ort Geestemünde in einen großen Hafen- und Handelsplatz umzuwandeln, und daß man glaubte dieses erreichen zu können, wenn man die Entwickelung Bremerhavens hemme. Dieser Gedanke war zwar schon älter; denn bei Abschluß des Eisenbahnvertrags vom 14. April 1845 zeigten sich bereits davon Spuren, indem Hannover großen Werth darauf legte, daß die Lage des Bremer Bahnhofs in solcher Weise gewählt werde, daß von demselben aus eine Eisenbahn weiter nach Norden geführt werden könne, was jedoch bremischerseits, gegen die Erwartung der Hannoveraner, ebenfalls gewünscht wurde; denn eine Eisenbahnverbindung mit Bremerhaven hielt man schon damals in Bremen für sehr wünschenswerth. Allein

in jener Zeit dachte man noch nicht an Erschwerungen für Bremerhaven. Um nun, wie man in Hannover offen aussprach, Bremen zu bestrafen und darüber eine Uebereinkunft zu schließen, wurden die Herren Geheimer Kriegsrath Wedemeyer und Amtmann Ostermeyer hannoverscherseits zu Commissaren ernannt. Der Senat beauftragte mich mit der Führung der Unterhandlung. Weil aber Hannover zwei Commissare ernannt hatte, und bei dem Straferkenntniß juristische Fragen auftauchen konnten, erbat ich mir den Senator G. W. Albers als Concommissar. Man konnte uns keine Instructionen geben, weil Niemand wußte was Hannover von uns verlangen werde; jedoch wurde uns empfohlen, wenn sich eine Gelegenheit dazu darbiete, die Erlaubniß von Hannover zu erwirken, daß Bremen an Stelle der alten Prahmfähre, bei der Fährstraße, eine Brücke über die Geeste auf seine Kosten bauen könne, und wenn möglich für halbe Rechnung mit Hannover.

Anfangs Januar 1851 traten die Commissare in Bremen zusammen. Die hannoverschen Herren eröffneten die erste Sitzung mit der Erklärung, daß Hannover die Wegräumung des die Schleuse absperrenden Schutzdeichs gestatten wolle, die Commissare aber sehr bedauerten, sich genöthigt zu sehen, daran einige Bedingungen zu knüpfen. Die erste und Hauptbedingung sei die, daß Bremen seine Einwilligung dazu gebe, daß Hannover nach einem gemeinschaftlich festzustellenden Bauplane statt der alten Prahmfähre eine Brücke über die Geeste baue und Bremen ein Drittel der Kosten übernehme. Unter diesen Umständen und ungeachtet es in Wirklichkeit die bremischen Wünsche noch übertraf, fand ich dies Ansinnen sehr hart, zumal die Prahmfähre eine bedeutende Pacht, nämlich über 4000 Thaler jährlich, eintrage, welche durch die Brücke verloren gehe, und verlangte ich nun, daß man hannoverscherseits sich dagegen anheischig mache, eine Vergrößerung des Bremerhaven-Areals um die im Vertrage von 1827 für diese Eventualität in Aussicht genommene Zahl von 150 Morgen zu gestatten. Davon wollten die Herren jedoch nichts wissen; denn sie behaupteten, Bremen habe schon viel mehr Land erhalten, als im Vertrage von 1827 bestimmt worden, weil damals vergessen sei, die Gräben der Grundstücke mit in Anrechnung zu bringen. Nach langem Hin- und Herreden kam man jedoch überein (§ 16), 60 Morgen an Bremen zu überweisen, nachdem dieselben bremischerseits angekauft sein würden. Dadurch hatte sich nun dieser Theil der „Strafe" in das Gegentheil verwandelt.

Sodann erklärten die hannoverschen Commissare, wie sie darauf bestehen müßten, daß aus militärischen Gründen die bestehende feste Landverbindung mit dem Fort Wilhelm aufrecht erhalten bleibe und nicht durch eine Verbindung der beiden Bassins unterbrochen werde. Man hatte nämlich schon die Absicht, eine Hafenanlage in Geestemünde herzustellen und fürchtete, daß Bremen die beiden Bassins mit einander verbinden könnte, wodurch die Benutzung derselben für die Schifffahrt so bequem werden dürfte, daß dieses für die Geestemünder Anlage nachtheilig werden würde. Kurz, man bestand darauf und Bremen mußte sich fügen. An diese „militärische" Frage knüpfte ich eine Besprechung über eine Verlegung des stark landeinwärts sich biegenden alten Weserdeichs in grader Richtung von der äußersten Schußlinie des Fort Wilhelm nach der neuen Docköffnung. Die Herren waren sehr rasch mit dieser Verlegung einverstanden, wenn sie auf bremische Kosten geschehe, weil es die Wehrkraft des Forts Wilhelm vermehre. Die bremischen Commissare gingen mit einigem Widerstreben wegen der Uebernahme der Kosten auf bremische Rechnung, welche ich, bei flüchtigem eiligen Ueberschlage auf etwa 30 bis 40,000 Thaler schätzte (was sich später als zutreffend erwies), jedoch im Grunde sehr gern darauf ein, weil dadurch für Bremen zwischen Bassin und Weser ein höchst werthvoller Raum von ca. 32 Morgen, mithin beinahe eine Million Quadratfuß Land gewonnen wurde. Endlich verlangte Hannover für die Einrichtung der Vertheidigungsanlagen des neuen Docks eine einmalige Zahlung von 8000 Thaler und später für den verstärkten militärischen Schutz jährlich 1000 Thaler. Diese Kosten entsprachen dem von Hannover wirklich zu leistenden Aufwande und waren nicht unbillig zu nennen, insofern man die bremische Ansicht, daß die hannoverschen Vertheidigungsanlagen nicht nur völlig werthlos, sondern für Bremerhaven, das dadurch zu einer Art Kugelfang für die Geschütze feindlicher Kriegsschiffe wurde, geradezu verderblich seien, nicht als die richtigere ansehen will. Die übrigen Puncte betrafen untergeordnete Fragen, deren Erledigung beiderseits gewünscht wurde, und kam solchergestalt am 21. Januar 1851 eine Uebereinkunft zur Unterzeichnung.

Nach Abschluß des Vertrags und bevor derselbe bekannt wurde, schritt man zum Ankauf der für die Vergrößerung von Bremerhaven erforderlichen Grundstücke, und zwar kaufte man 44 Morgen im Außendeichslande und 80 Morgen Binnendeichsland, um ein abgerundetes Areal zu haben,

und in der Hoffnung, daß am Ende noch etwas mehr als die in der Uebereinkunft angenommenen 60 Morgen zu erlangen sein würden.

Die Uebereinkunft wurde ratificirt, allein es ergab sich bald, daß man hannoverscherseits sehr unzufrieden mit derselben war, und namentlich große Schwierigkeiten wegen der Abtretung der 60 Morgen erhob, so daß sich klar herausstellte, daß, wenn der Augenblick nicht dazu benutzt worden wäre, Hannover sich niemals auf weitere Abtretungen würde eingelassen haben. Aber auch diese 60 Morgen hätte Bremen schwerlich jemals erhalten, wenn nicht eine ganz besondere Hülfe eingetreten wäre. Diese Hülfe erwuchs aus der Ablösung des Stader Zolls, wozu Bremen seinen Beitrag bis dahin verweigerte, daß die gedachten 60 Morgen wirklich abgetreten seien. Die englische Regierung, welcher sehr daran lag, daß die Stader Zollangelegenheit geordnet werde, erhielt davon Kunde, daß Bremen zu den Renitenten gehöre. Sie fragte daher bei dem Senate nach der Ursache dieser Weigerung, und erhielt die gehörige Erläuterung im Frühjahr 1861. Lord Russell ließ darauf den hannoverschen Gesandten zu sich kommen und befragte ihn um die Ursache, weshalb seine Regierung ihre Verpflichtung gegen Bremen nicht erfülle. Der hannoversche Gesandte erwiederte darauf, daß man sich 1851 übereilt habe, und daß man es kleinen Staaten gegenüber mit dergleichen Verpflichtungen so genau nicht zu nehmen brauche. Lord Russell hat ihn darauf eines andern belehrt, namentlich ihm deutlich gemacht, daß es eine besondere Pflicht größerer Staaten sei, ihre Verpflichtungen gegen kleinere auf das Genaueste zu erfüllen, und den englischen Gesandten in Hannover angewiesen, bei dem Könige von Hannover darauf zu bestehen, daß ohne Verzug Wort gegen Bremen gehalten werde, natürlich um die Stader Zollangelegenheit zu Ende zu bringen. Das half, und so erschienen denn im Mai 1861 die hannoverschen Commissare, Oberst Schomer und Regierungsrath Schönian, in Bremen, welche mit den bremischen Commissaren, Senator Gildemeister und mir, die Uebereinkunft vom 25. Mai 1861 abschlossen, nach welcher Bremen 78 Morgen erhielt, wovon jedoch 18 Morgen mit dem Onus des Fortrayons belegt wurden, indem Hannover in der äußersten nordwestlichen Ecke des neuen Areals ein sturmfreies Thurmfort anzulegen beschlossen hatte, dessen nächste Umgebung nicht mit Gebäuden besetzt werden durfte. Es waren also zehn Jahre nöthig, um den § 16 der Uebereinkunft vom 21. Januar 1851 zur Ausführung zu bringen.

Nach dieser Vergrößerung des Bremerhaven-Areals stellte sich heraus, daß unter Absatz des Raumes für Vergrößerung der Bassins eine Fläche von fünf bis sechs Millionen Quadratfuß auf dem alten und dem neu erworbenen Grunde von Bremerhaven zu Bauplätzen blieb, die im Laufe der Zeit nach und nach realisirt, annäherungsweise die Kosten begleichen dürften, welche für die Hafen- und Eisenbahnanlagen zu Bremerhaven aufgewendet worden sind.

Es war nun genügender Raum da, um den Hafenbassins die gewünschte Erweiterung zu geben, und hatte ich die große Freude, daß der leider zu früh gestorbene treffliche Baurath van Ronzelen alle Pläne, die ich für die Erweiterung der beiden Hafenbassins und der damit in Verbindung stehenden Anlagen und Anstalten vom commerziellen Standpuncte ihm vorlegte, seinerseits vom technischen Standpuncte billigte. Nach Bewilligung der Geldmittel wurden dann diese Pläne sämmtlich ausgeführt, und war nun für Schifffahrtsanstalten in Bremerhaven auf lange Zeit hinaus genügend gesorgt. — Ich muß an dieser Stelle noch auf einen dunklen Punct in der Geschichte Deutschlands, dessen Behandlung die Gefühle der Nation und deren Ehre schwer verletzte, zurückkommen, zumal, so viel mir bekannt geworden, die ganze Fülle der Schmach nirgends zusammen gestellt worden ist. Es betrifft die deutsche Flotte, das Lieblingskind des Volkes in dem Sturmjahre 1848.

Als das Reichsministerium im Mai 1849 aufgelöst worden war und das Verfassungswerk als gescheitert betrachtet wurde, nahm doch ein Jeder an, die Herstellung einer Flotte könne man nicht ungeschehen machen: das sei doch ein Stück, das bleiben müsse. Im Sommer 1849, als alle Schiffe vollständig armirt und bemannt auf der Weser lagen, hatte ein Jeder, der sie besuchte, den Eindruck: „Das kann nicht untergehen, das ist unmöglich.“ Brommy hatte eine musterhafte Ordnung und Disciplin eingeführt, und fremde, englische und amerikanische Marineofficiere, die sie besichtigten und gekommen waren, um sich darüber lustig zu machen, sprachen unverholen ihre Anerkennung aus. Mehrfach habe ich den Ausspruch gehört: „Das macht Euch keine Nation in so kurzer Zeit nach.“ Dennoch ging sie zu Grunde und zwar an der Eifersüchtelei der deutschen Regierungen und der Erschlaffung und Tadelsucht der Bevölkerungen.

Bis zum Jahre 1851 wurde durch die Frankfurter Behörde, die sich allmählich wieder in die alte Bundesversammlung umgestaltet hatte,

die Flotte leidlich gut unterhalten. Man wagte es noch nicht, die Hand an das Schooßkind der Nation zu legen, aber es drängte sich schon der Gedanke auf, daß die Sache, bei den trostlosen Zuständen in Deutschland, doch nicht zu halten sein werde. Da begab es sich, daß im Sommer und Herbst 1851 der Ministerpräsident von Schele in Hannover, der an die Stelle des abgetretenen Ministeriums Stüve ein neues Ministerium gebildet hatte, mit mir häufig in vertraulichen Gesprächen die Frage berührte, ob, wenn der Bund die Flotte aufgeben sollte, es nicht möglich sei, daß eine Anzahl deutscher Staaten zusammentrete, um sie zu erhalten und weiter auszubilden. Die Möglichkeit war allerdings vorhanden, jedenfalls konnte ein Versuch gemacht werden. Ich arbeitete nun im December 1851 unter Rücksprache mit dem Admiral Brommy einen Kostenüberschlag aus auf der Grundlage, daß vier der besten Schiffe der Flotte und eine Anzahl Kanonenboote übernommen, und dann von Jahr zu Jahr eine allmähliche Vergrößerung des Bestandes bewirkt würde, sowie daß ferner ein Hafenetablissement in mäßigem Umfange angelegt werde. Die Kosten der Anschaffungen und Anlagen berechneten wir auf 3 Millionen Thaler, und die jährlichen Unterhaltungskosten in Friedenszeiten einschließlich der Nebenausgaben auf etwa eine Million Thaler. Das waren keine unerschwingliche Summen. Damals gab es noch keine Panzer- und Widderschiffe und bildeten Dampffregatten die Ausnahme. Dänemark hatte damals keine einzige Dampffregatte, so daß die deutsche, nur aus Dampfern, die mit schweren 68-Pfündern armirt waren, bestehende Flotte, als im Sommer 1849 alle Schiffe beisammen waren, der dänischen Flotte völlig gewachsen erschien. An die äußerst kostbaren Kriegsdampfer, welche 10 Jahr später schon den Kern aller größeren Flotten bildeten, wurde zu jener Zeit noch nicht gedacht.

Dies Project theilte ich Herrn von Schele mit und besprach den Gegenstand mit ihm weiter im Laufe des Winters von 1851/52. Auch der König von Hannover interessirte sich für die Idee, und das Ministerium in Hannover hatte beschlossen, zu versuchen, ob ein Verein deutscher Staaten zur Unterhaltung einer dritten Flottenabtheilung zu Stande zu bringen sei; denn man nahm an, daß Oesterreich eine Abtheilung für das adriatische Meer, Preußen eine Abtheilung für die Ostsee bilden und die übrigen deutschen Staaten eine Nordseeflottille darstellen würden indem bei einem Bundeskriege alle drei Abtheilungen zusammen zu wirken hätten. Herr von Schele ersuchte mich im Februar 1852,

meine Ansichten über die Organisation einer Flottenverwaltung aufzustellen und ihm mitzutheilen, was denn auch Anfangs März geschah, und da die Ausarbeitung Beifall fand, wurde sie den hannoverscherseits zu machenden Vorschlägen zum Grunde gelegt.

Die hannoversche Regierung lud nun sämmtliche deutsche Staaten, mit Ausnahme von Oesterreich, Preußen, Luxemburg und Holstein zu einer Conferenz auf den 20. März nach Hannover ein. Es erschienen Bevollmächtigte von Bayern, Sachsen, Hessen-Darmstadt, Braunschweig, Mecklenburg-Schwerin, Nassau, Weimar, Meiningen, Coburg, Altenburg, Oldenburg, Dessau, Bernburg, Cöthen, Schwarzburg-Sondershausen, Schaumburg-Lippe, Lübeck, Bremen und Hamburg, mithin eine große Zahl, jedoch fehlten Württemberg, Kurhessen, Baden und mehrere kleinere Staaten.

Herr von Schele eröffnete die Verhandlung und erläuterte den Plan, nach welchem 3 Millionen Thaler für die Begründung und eine Million Thaler für jährliche Unterhaltung der Flottenabtheilung erforderlich sei. Er führte an, daß die matrikularmäßige Bevölkerung der deutschen Staaten, unter Absatz von Oesterreich, Preußen, Luxemburg und Holstein 12,120,143 Seelen betrage, und daß, wenn man die Beitragsquote auf jährlich 2 Silbergroschen per Kopf feststelle, dies 808,009 Thlr. 16 Sgr. ergebe. Da diese Summe aber nicht ausreiche, so schlage er vor, daß die Küstenstaaten außerdem ein Präcipuum von 2 Sgr. beitrügen, welches 119,524 Thlr. 18 Sgr. ausmache, und die jährliche Einnahme auf 927,534 Thlr. 4 Sgr. bringen werde. Da auch dieses noch nicht ganz genüge, hoffe er, daß die Küstenstaaten geneigt sein würden, ihr Präcipuum von 2 Sgr. auf 3 Sgr. zu erhöhen. Es war angenommen, daß als Basis der zu treffenden Vereinbarung der Grundsatz:

> „daß die Flotte nur im Bundescontingentsverhältnisse zu erhalten sei"

oben an stehe, sowie ferner, daß die Bundesversammlung die Flagge zu verleihen und deren Anerkennung bei fremden Staaten zu besorgen habe. Als Grundlage für den Organismus der Flotte wurde ein Bestand von 2 Segelfregatten, 2 Segelcorvetten und 3 Dampfschiffen, nebst einer Anzahl Kanonenboote angenommen.

Man ließ den Herren Zeit, ihre Erklärungen zu formuliren, die denn in der Sitzung vom 22. März abgegeben wurden.

Zu jährlichen Beiträgen erklärten sich bereit:

				pr. Kopf
Bayern fl. 200,000 .... =	Thlr.	114,285.21. 5	Sgr.	—.11½
Sachsen	„	38,333.10.—	„	—.11½
Hannover	„	217,558.15.—	„	5.—
Hessen-Darmstadt auf 7 Jahr	„	22,857. 4. 3	„	1. 1¼
Braunschweig	„	13,973.10.—	„	2.—
Mecklenburg-Schwerin	„	11,436. 3. 4	„	—.11½
Nassau	„	11.428.17. 1	„	1. 1½
Weimar für 3 Jahr	„	6,420.25.—	„	—.11½
Meiningen für 1 Jahr	„	1,817. 4. 3	„	—. 5⅔
Coburg-Gotha	„	3,565.—.—	„	—.11½
Oldenburg	„	36,294. 5.—	„	5.—
Dessau und Cöthen	„	2,999.23.—	„	1.—
Bernburg	„	1,234.26.—	„	1.—
Altenburg	„	3,136.18. 4	„	—.11½
Schaumburg-Lippe	„	1,400.—.—	„	2.—
Lippe	„	3,600.—.—	„	1. 6
Lübeck	„	5,065.—.—	„	3.—
Bremen	„	8,083.10.—	„	5.—
Hamburg	„	21,633.10.—	„	5.—
	Thlr.	525,563.29. 9.		

Diese Erklärungen wurden, abgesehen von dem Vorbehalt der Zustimmung der Landstände und Bürgerschaften, fast von allen Bevollmächtigten an Bedingungen geknüpft, welche, der Merkwürdigkeit wegen, zur Charakterisirung der Zeit, hier in thunlichster Kürze angegeben werden sollen.

Bayern ist bereit, einen einmaligen Beitrag von 800,000 fl. und einen jährlichen von 200,000 fl. zu geben, wenn die Seestaaten sich dem Zollverein anschließen wollen, und bemerkt außerdem, daß so lange zwischen Oesterreich und dem übrigen Deutschland die Trennung der Zoll- und Handelsverhältnisse fortdauert, der Bildung einer deutschen Flotte durch drei Contingente nicht minder eine der wesentlichsten Grundlagen für die gemeinsamen, durch diese Flotte zu schützenden Interessen fehle. Auch wird Bayern an keiner Vereinigung Theil nehmen, an welcher nur Eine der beiden Großmächte betheiligt wäre.

Sachsen macht seinen Beitritt ebenfalls von „der befriedigenden Lösung“ der jetzt obschwebenden Zoll- und Handelsfragen abhängig.

Hessen-Darmstadt ebenso.

Mecklenburg betrachtet sich als Binnenstaat und bezieht sich auf die aus den Verhandlungen am Bundestage genugsam bekannten Anforderungen Mecklenburgs, deren Erledigung es zur Bedingung des Beitritts macht.

Nassau bezieht sich auf seine in der Bundesversammlung gestellten Voraussetzungen.

Braunschweig macht keine andere Bedingung, als diejenige, daß die Mehrzahl der Bundesstaaten, abgesehen von den Großmächten, beitritt.

Oldenburg macht die Bedingung, daß der Verein jedenfalls wenigstens entweder das zu Brake für die deutsche Flotte erbaute Trockendock beibehalte und in einer der Anlage entsprechenden Weise vollenden, oder ein anderweites Marineetablissement ähnlicher Bedeutung an der oldenburgischen Küste einrichten werde.

Weimar macht die Bedingung, daß auch Preußen an dem Verein Theil nehme, und der Unterhaltungsaufwand für die Flotte die Summe von 800,000 Thlr. jährlich nicht übersteige.

Coburg macht die Bedingung wie Weimar, daß die Unterhaltungskosten jährlich nicht mehr als 800,000 Thlr. betragen.

Meiningen will sich nur für ein Jahr binden, nämlich bis 31. December 1852.

Altenburg, Dessau, Bernburg und Cöthen erklären, daß die Flotte für sie kein Interesse habe, daß sie aber bereit seien, beizutragen wie alle Nichtküstenstaaten.

Schwarzburg-Sondershausen und

Schaumburg-Lippe wollen nur dann beitragen, wenn alle deutschen Staaten, außer Oesterreich, Preußen, Holstein und Luxemburg, sich an der Nordseeflotte betheiligen.

Lippe will nur dann beitragen, wenn auch Preußen an dem Vereine theilnimmt.

Lübeck geht von der Voraussetzung aus, daß der Zweck des zu bildenden Flottenvereins nicht auf den Schutz der deutschen Nordseeküsten und des von den deutschen Nordseehäfen aus getriebenen Seehandels werde beschränkt werden.

Bremen macht keine Voraussetzungen oder Bedingungen.

Hamburg bemerkt, daß der für Hamburg angesetzte Beitrag von 5 Sgr. auffallend hoch, und in der Erklärung des Bevollmächtigten nicht ganz begründet sei; da aber aus diesem Ansatze irgend welche Verpflichtung nicht abgeleitet werden könne, so habe es auch nichts dagegen, daß er stehen bleibe. Uebrigens wird Hamburg sich den Mehrleistungen anderer Küstenstaaten anschließen, muß aber die ausdrückliche Voraussetzung aussprechen, daß durch die zu treffende Vereinbarung eine Bevorzugung anderer Stromgebiete vor dem der Elbe werde ausgeschlossen werden.

Der Admiral Brommy, der auch zugegen war, gab unter dem Eindrucke dieser Abstimmung die Erklärung ab:

daß die gänzliche Erschöpfung aller für Erhaltung der Flotte erforderlichen Mittel bei dieser einen Zustand der Auflösung zu Wege gebracht habe, dessen Verlängerung durch Geldmittel geradezu als ein Wegwerfen der letzteren angesehen werden müsse, und daß eine sofortige Auflösung der Flotte bei Weitem vorzuziehen sei.

Da diesem nach kaum 300,000 Thlr. als jährlicher Beitrag in Aussicht genommen werden konnten, weil die Bedingungen, welche die meisten Staaten an ihren Beitritt knüpften, geradezu unausführbar waren, so erklärte der Vorsitzende, Herr von Schele:

Er glaube aus diesem Allen den traurigen Schluß ziehen zu müssen, daß die Conferenz kein anderes Resultat liefere, als die von der königlich hannoverschen Regierung erstrebten Versuche gescheitert darzustellen.

Die Conferenz lieferte aber noch ein anderes Resultat, nämlich das der Unmöglichkeit mit der großen Zahl von Mittel- und Kleinstaaten in Deutschland aus freien Stücken irgend etwas zu Stande zu bringen, wenn bei der populärsten Frage, die in neuerer Zeit in Deutschland aufgekommen ist, ein Jeder glaubte um seinen Beitrag markten und noch außerdem unausführbare Bedingungen daran knüpfen zu können.

Damit war das Schicksal der Flotte besiegelt und Hannibal Fischer konnte sein Werk beginnen, im Auftrage des restituirten Bundestags das Eigenthum der Nation unter den Auctionshammer zu bringen. Der letzte Gegenstand der Auction war ein leerer Sarg. —

Mit welchen Widerwärtigkeiten die deutsche Flotte zu kämpfen hatte, davon giebt eine Correspondenz Zeugniß, welche zwischen dem britischen Geschäftsträger bei den Hansestädten, John Lloyd Hodges, und dem Bremer Senat im Jahre 1849 stattgefunden hat.

Im Mai 1849 waren drei Dampfer von der deutschen Flotte aus der Weser ausgelaufen, um auf das dänische Dampfschiff Valkyren, welches vor der Weser kreuzte, Jagd zu machen. Der Däne flüchtete unter die Küste von Helgoland unter britischen Schutz. Im Eifer der Verfolgung kam eines der deutschen Schiffe der Helgolander Küste so nahe, daß der englische Gouverneur glaubte, dasselbe befände sich im britischen Hoheitsbereiche, und ließ daher auf das Schiff feuern, worauf Admiral Brommy dem Schiffe das Signal gab sich zurückzuziehen. Darauf ging unterm 15. Juni von dem genannten Geschäftsträger eine Note bei dem Senat ein, in welcher er im Auftrage des Lord Palmerston anfragte, was das für Schiffe seien, welche eine Aggression in britischem Wasser sich erlaubt hätten und auf welche Autorität hin das geschehen sei. Es wurde erwiedert, daß es deutsche Kriegsschiffe gewesen, welche unter der Autorität der deutschen Centralgewalt in Frankfurt a. M. handelten. Darauf ging ein ferneres Schreiben von dem genannten Geschäftsträger vom 2. Juli ein, in welchem derselbe im Auftrage des Lord Palmerston bemerkte, daß, da der König von Preußen die de facto Auflösung der deutschen Centralgewalt öffentlich erklärt habe, er angewiesen sei, der Regierung von Bremen zu erklären, daß wenn keine bestehende Regierung diese Dampfschiffe als unter ihrer Autorität handelnd anerkenne, sie als Piraten behandelt werden würden. Da nun keine Staatsregierung in Deutschland berechtigt war, die Flotte als die ihrige anzuerkennen, und derselben ihre Flagge zu geben, weil sie Eigenthum der Gesammtheit war, die noch durch die Centralgewalt unter dem Erzherzog Reichsverweser ihre Vertretung fand, so kam durch diese Erklärung der britischen Regierung die Flotte in eine sehr üble Lage. Deutschland erkannte seine eigene Flotte nicht an. Aehnliches ist in der Weltgeschichte wohl noch niemals vorgekommen.

Die Flotte hatte auch in Deutschland ihre Feinde, im Norden wie im Süden, die, ohne je etwas davon gesehen zu haben, darüber spotteten und unzufrieden waren, daß dieselbe nicht wie Minerva aus dem Haupte Jupiters sogleich im Jahre 1848 auf den Beschluß der Nationalversammlung in einer Größe wie diejenige einer Großmacht für

und fertig herbeigezaubert sei. Das dauerte fort bis zum Jahre 1861, wo ich zur Abwehr eine Erklärung unter der Aufschrift „Zur Flottenfrage" in der „Zeit" abdrucken ließ (Anlage I), welche in fast alle deutsche Zeitungen überging. Seitdem hat man nun die selige Flotte in Frieden ruhen lassen.

Als die Frage entschieden war, daß die Flotte wirklich verkauft werden sollte, machte ich den Versuch, eine Privatgesellschaft zu bilden, um die auch zu Handelszwecken tauglichen Schiffe anzukaufen, und nach dem Vorgange von Triest einen Weser-Lloyd zu bilden. Die Idee fand großen Anklang in Bremen, allein der Druck der Zeiten war nicht dazu angethan, genügende Geldmittel rasch disponibel zu machen, zumal bei der damals noch bei recht vielen vorherrschenden Abneigung gegen Actien-Unternehmungen. Auch tauchte das Bedenken auf, ob auch Raddampfer wohl dauernd die zweckmäßigsten Schiffe für Handelszwecke sein würden. Denn die um diese Zeit fortgesetzten Versuche, die Schraube statt der Räder anzuwenden, schienen den besten Erfolg zu versprechen. Es kam hinzu, daß die trostlose Lage, in welcher sich die Ocean Steam Navigation Company befand, die augenfällig ihrer Auflösung entgegen ging, zu beweisen schien, daß abgesehen von einer verschwenderischen Verwaltung, die derselben gehörenden Raddampfer wegen des für Kohlen erforderlichen großen Raumes zum Gütertransport wenig geeignet seien, und eben der große Verbrauch von Kohlen die Rentabilität beeinträchtige. Diese verschiedenen Umstände wirkten zusammen, um von dem Ankaufe einiger der Kriegsschiffe für eine zu bildende Gesellschaft abzusehen. Allein die Idee, einen Lloyd zu errichten, schlief nicht ein, sondern wurde in den mir befreundeten Kreisen der Kaufmannschaft als etwas zu Erstrebendes aufrecht erhalten. Als nun im Jahre 1856 sich eine Menge Geldinstitute in Deutschland bildeten, welche Gelegenheit suchten, Geldanlagen vorzunehmen, und eine starke Unternehmungslust aller Orten sich entwickelte, kam besonders auf Anregung meines Freundes H. H. Meier die Kaufmannschaft in Bewegung und bildete ein Comité für Errichtung einer großen Gesellschaft zur Betreibung einer Dampfschifffahrt zwischen Newyork und Bremen an Stelle der eingegangenen Ocean Steam Navigation Company und zur Verbindung Bremens mit europäischen Häfen, unter der Firma eines Norddeutschen Lloyd. Die Herren ersuchten mich, an die Spitze des Unternehmens zu treten, da ich aber in öffentlichen Angelegenheiten, namentlich durch die zu jener Zeit schwebenden

endlosen Verhandlungen über die Stellung Bremens zum Zollverein übermäßig in Anspruch genommen war und ich andererseits fand, daß jetzt endlich in der Kaufmannschaft rührige und tüchtige Kräfte vorhanden seien, hielt ich dafür, daß, nachdem ich etwa 25 Jahre der Fahnenträger der Kaufmannschaft gewesen war, es sich empfehle, daß jüngere Männer an meine Stelle träten, und lehnte den Antrag ab, indem ich hervorhob, es scheine mir an der Zeit zu sein, daß jetzt auch einmal andere und jüngere Kräfte die Leitung solcher Unternehmungen in die Hand nähmen. Ohnehin sei für eine Erneuerung einer Dampfschifffahrtsunternehmung bereits ein guter Grund gelegt, ein geeigneter Hafen vorhanden, die nöthigen Postverträge geschlossen, der Güter- und Personenzug bereits über Bremen eingerichtet, und habe man bei der Ocean Steam Navigation Company gelernt, welche Fehler zu vermeiden seien. Auf dieser vorhandenen Grundlage könne leicht weiter gebaut werden, und man hat dieses denn auch mit großer Energie gethan. —

Seit mehreren Jahren hatte ich mich mit dem Gedanken beschäftigt, daß der Bau einer neuen Börse an Stelle der alten, ganz unerträglich gewordenen, auf Kosten des Staats nicht länger aufgeschoben werden könne. Meine Idee war, dieselbe an der Obernstraße, zwischen dieser, der Sögestraße und der Hundestraße bis zur Fleischhalle zu erbauen. Die Sache fand bei vielen Mitgliedern des Senats und der Bürgerschaft lebhaften Anklang und würde sehr bald zur officiellen Verhandlung gekommen sein, wenn nicht mittlerweile die Handelskammer den Börsenbau als Sache der Kaufmannschaft aufgenommen und denselben am Markt projectirt und glänzend zur Ausführung gebracht hätte, was auch gewiß das richtigere Verfahren war. —

Als im Jahre 1861 ein neuer Krieg mit Dänemark drohte, zeigte sich, daß für einen Küstenschutz auch nicht das Mindeste geschehen war, abgesehen von einer Fülle von Papier, das dieserhalb im Schooße der Bundesversammlung beschrieben und bedruckt worden war. Wiederholt hatten militärische Commissionen die Küsten bereist und Berichte an den Bund erstattet, allein dabei war es geblieben. Preußen hatte seine Anfänge einer Flotte conservirt, aber eben nicht nennenswerth vergrößert, so daß von dieser Seite kein namhafter Schutz zu erwarten war. Da verfiel die bremische Bürgerschaft in einen lebhaften Eifer, und zeigte große Neigung, auf bremische Kosten einige Schiffe zu armiren, um die Mündung der Weser zu beschützen. Es wurde auch

allerlei eingeleitet, es ergab sich aber, daß die Mittel unzulänglich waren, um etwas Wirksames zu Stande zu bringen. Zu dieser Zeit hatte zwischen dem preußischen Gesandten, Herrn von Richthofen, und der Commission des Senats für auswärtige Angelegenheiten schriftlich und mündlich ein Benehmen über eine Flottenconvention mit Preußen stattgefunden, welches dahin führte, daß Anfang December 1861 bremischerseits ein Vorschlag zu einer solchen Convention, auf der Grundlage des Bundesverhältnisses und unter den Auspicien der Bundesversammlung, mithin zur Herstellung einer deutschen Flotte unter preußischer Leitung nach Berlin gesandt wurde. Zugleich erhielten Herr Senator Gildemeister und ich den Auftrag, uns dieserhalb nach Berlin zu begeben. Bei der mündlichen Besprechung ergab sich jedoch eine so große Meinungsverschiedenheit, daß die ganze Sache sich zerschlug. —

In der ersten Abtheilung dieser Aufzeichnungen, welche mit Anfang des Jahres 1848 abschließt, ist der Bestimmungen gedacht, welche im Vertrage mit Hannover vom 14. April 1845 in Betreff der Austiefung der untern Weser getroffen waren, und daß Ende 1847 die von Hannover, Oldenburg und Bremen ernannten Techniker einen Correctionsplan ihren Regierungen eingereicht hatten, um über dessen Ausführung sich zu verständigen. Die letztere wurde unterbrochen durch die im Februar 1848 in Frankreich eingetretene Revolution und Vertreibung des Königs Louis Philipp. Während des Sturmjahres 1848 ruhte die Sache. Im Herbst 1849 brachte ich dieselbe in Hannover zur Sprache. Man war geneigt darauf einzugehen, und wurde daher officiell senatsseitig zur Wiederaufnahme der Unterhandlungen aufgefordert. Oldenburg erwiederte, es glaube annehmen zu dürfen, daß die Sache von der in der Bildung begriffenen Union (der Erfurter) in die Hand genommen werde. In Hannover trat ein Wechsel des Ministeriums ein und blieb aus diesem Grunde die Sache liegen. Stets erneute Anregungen von bremischer Seite wurden mit allerlei Ausflüchten beantwortet und zögerte sich in dieser Weise die Sache hin bis zum Jahre 1862, als der Herr von Hammerstein Minister des Innern in Hannover wurde. Dieser interessirte sich für die Verbesserung der Strombahn und so gelang es mir denn nach vielen Besprechungen und Correspondenzen, unter einstweiliger Zurücklegung des schon erwähnten radicalen Planes von 1847, wenigstens dahin eine Einigung zu erwirken, daß hannoversche, oldenburgische und bremische Techniker zusammen zu treten hätten, um auf Grund von

Baggerungen und Verstärkung der Wirkung derselben durch Anlegung von Schlengenwerken einen Correctionsplan auszuarbeiten. Dabei stieß man auf eine große Schwierigkeit. Die Weser bildet unterhalb Vegesacks zwei Arme, von denen der rechte Arm bei Rönnebeck seit funfzig Jahren versandet ist, während im linken, oldenburgischen Flußarm bei Warfleth sich das wirkliche Fahrwasser befindet. Nach dem Plan von 1847 sollte die neue Fahrbahn durch die Insel gelegt werden, welche die beiden genannten Flußarme trennt. Jetzt verlangte Hannover, daß die neue Fahrbahn durch den versandeten Rönnebecker Arm gelegt werde; Oldenburg dagegen verlangte, daß dazu der Warflether genommen werde, zumal das Fahrwasser in diesem sich gegenwärtig befinde. Um aus diesem Conflict herauszukommen, wurde unterm 18. Mai/16. Juni 1863 zwischen Hannover und Bremen, für letzteren Staat durch mich, ein Vertrag abgeschlossen auf folgender Grundlage. Hannover legt auf seine Kosten in dem Rönnebecker Arm ein zusammenhängendes Buhnensystem an und Bremen baggert auf seine Kosten in genanntem Arm eine Rinne mit achtfüßiger Dossirung und funfzigfüßiger Sohlenbreite in einer Tiefe von mindestens 4 Fuß unter niedrigstem Wasserstande aus. Zu der Austiefung der Strecke oberhalb und derjenigen unterhalb des Rönnebecker Arms, die Bremen ausführen läßt, trägt Hannover 2000 Thaler bei. Mit Oldenburg wurde verabredet, daß der Warflether Arm, der auch einige schlechte Stellen hatte, für halbe Rechnung zwischen Bremen und Oldenburg ausgebaggert werde, indem Oldenburg nach seinem Ermessen diese Baggerungen durch einige Buhnen zu unterstützen habe. Zu den Baggerungen unterhalb und oberhalb der beiden Arme wollte Oldenburg 1/3 der Kosten beitragen. Obgleich die Theilung des Stromes in zwei Arme ein großer Uebelstand ist, so war es doch besser, auf diese Weise zum Abschluß zu kommen, als gar nicht. Der Plan wurde in den folgenden zwei Jahren ausgeführt und hat sich bis jetzt als zweckmäßig bewährt. Da die Fluth in dem zweitheiligen Strom 5 bis 6 Fuß regelmäßig aufläuft, so ergiebt sich, daß bei der Fluthzeit sich daselbst ein Fahrwasser von 9 bis 10 Fuß findet, und da die Tiefe unterhalb und oberhalb noch um Einiges größer ist, so war nun endlich nach fast zwanzigjähriger Mühe es erreicht, daß die europäische Schifffahrt, das heißt Schiffe bis zu einer Tragfähigkeit von 70 bis 80 Lasten bis Vegesack die Weser herauf fahren können. Für die Stromstrecke von Vegesack bis Bremen geben die Techniker die Hoffnung, daß eine ähnliche Tiefe bei nicht gar zu

schlechten Wasserständen noch erreicht werden dürfte, sobald der linksseitige oldenburgische Weserarm von der Ochtum bis Vegesack gegenüber erst gänzlich abgeschlossen sein werde, worüber neuerdings mit Oldenburg eine Vereinbarung getroffen ist. Da der Schiffsbau stets Fortschritte macht, und bei dem Steigen der Holzpreise zu erwarten ist, daß in nicht ferner Zukunft die Seeschiffe von Eisen gebaut werden, solche Schiffe aber einen geringeren Tiefgang haben als die hölzernen, so wird man sich der Hoffnung hingeben dürfen, daß künftig Seeschiffe auch von noch mehr als 70 Last die Stadt Bremen erreichen werden. —

Eine bremische Privatgesellschaft hatte zwischen Bremen und Bremerhaven einen electromagnetischen Telegraphen, den ersten auf dem Continent von Europa angelegt, und später diesen bis Cuxhaven weitergeführt, wo derselbe mit einem Hamburger Telegraphen sich vereinigte. Hannoverscherseits war dazu bereitwillig die Concession ertheilt worden. Bremen hatte daher über Hamburg seine telegraphische Verbindung mit dem Norden und dem Osten. Das ging gut bis zum Jahre 1853, in welchem die hannoversche Regierung die Entdeckung machte, daß das Telegraphenwesen eine Quelle guter Finanzeinnahmen werden dürfte, und daß dasselbe den Attributen der Staatshoheit in demselben Grade wie das Postwesen beizurechnen sei. Sie erwog daher die günstige Lage des Landes, welche das bremische Staatsgebiet ganz umschloß, mit Ausnahme der an das Herzogthum Oldenburg grenzenden Strecken, welches ja ganz von Hannover umgeben war, und beschloß daher nun selbst das Telegraphenwesen in die Hand zu nehmen und der bremischen vorerwähnten Privatgesellschaft die Concession zu entziehen. Dadurch wurde nun Bremen in eine große Verlegenheit gesetzt, zumal eine telegraphische Verbindung mit Bremerhaven, schon wegen der Schiffsnachrichten gar nicht zu entbehren war, und der Uebergang dieser Verbindung an Hannover wegen der Unbekanntschaft der hannoverschen Behörden mit den Erfordernissen der Schifffahrt eine wahre Calamität erwarten ließ. Es fand daher über diese Frage zwischen dem Senat und der hannoverschen Regierung eine längere Correspondenz statt, welche zu commissarischen Verhandlungen führte, mit welchen ich bremischerseits und der Geheime Regierungsrath Bening hannoverscherseits beauftragt wurde. So viel Verträge ich auch verhandelt und abgeschlossen habe, so muß ich doch gestehen, daß keiner so sehr wie dieser mich in eine üble Laune versetzt hat. Es lag das nicht an der Persönlichkeit meines Concommissars, dessen Liebenswürdigkeit

bekannt ist, sondern in der Häklichkeit der Sache. Denn Hannover war bemüht, durch die sorgfältigste Wahl der Ausdrücke, die daher häufig geändert werden mußten, sich sicher zu stellen, daß in keiner Weise ein Loch bleibe, durch welches am Ende doch ein bremischer Draht über hannoversches Territorium hinaus gelangen könne. So wurde denn unterm 26. Mai 1854 nach unsäglicher Quälerei ein Vertrag abgeschlossen, nach welchem Bremen das Recht verblieb, einen bremischen Telegraphen durch hannoversches Gebiet nach Bremerhaven und Vegesack zu legen, jedoch nur für den innern Verkehr zwischen Bremen, Vegesack und Bremerhaven. Ueber diese Plätze hinaus bestimmte Depeschen, und von außen eingehende, die Verbindung mit Oldenburg ausgenommen, sollten durch das hannoversche Telegraphenbureau in Bremen, und durch dasjenige in Bremerhaven, dessen Verlegung nach Geestemünde man sich vorbehielt, vermittelt werden. Hannover erreichte seinen Zweck, und Bremen blieb nur Herr seines telegraphischen Verkehrs mit seinen Hafenstädten, ungeachtet sie durch hannoversches Territorium von einander getrennt waren. Hannover verpflichtete sich bei den im bremischen Gebiete zu errichtenden hannoverschen Stationen für den Verkehr mit Stationen im Hannoverschen den Tarif für den innern Verkehr und für über Hannover hinaus gehende Depeschen den Tarif des deutsch-österreichischen Telegraphenvereins in Anwedung zu bringen, wodurch dem bremischen Handel und Verkehr wenigstens die niedrigsten Tarifsätze gesichert wurden.

Erwägt man, daß nach den Grundsätzen des deutsch-österreichischen Telegraphenvereins die Gebührentheilung nach dem Maßstabe der Länge der Drähte stattfindet, so konnte man sich nicht verhehlen, daß wenn die hannoverschen Vorschläge abgelehnt worden wären, Bremen die bedeutenden Kosten des Telegraphenbureaus in Bremen, Vegesack und Bremerhaven zu tragen, dagegen aber nur die geringfügige Einnahme für die auf bremischem Gebiete angelegten Drähte gehabt haben würde. Ein fernerer Uebelstand wäre derjenige gewesen, daß die Gebühren sich nach dem deutsch-österreichischen Tarif gerichtet hätten, und unser Publicum weder den niedrigeren internen hannoverschen noch den beliebig zu stellenden Tarif des bremischen Telegraphenvereins im Verkehr zwischen Bremen und den Hafenplätzen genossen hätte. Unter diesen Erwägungen konnte der Vertrag nicht als unvortheilhaft bezeichnet werden, wenn schon es für das bremische Ehrgefühl unangenehm war, eine bremische Telegraphenverbindung, die man Jahre lang über

Hamburg besessen hatte, jetzt entbehren zu müssen, ungeachtet eine finanzielle Einbuße für den Staat dabei nicht eintrat.

Schon vor und während der Unterhandlung mit Hannover war im Schooße der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten der Plan besprochen worden, an der Mündung der Weser, etwa drei Meilen vom Ufer entfernt, auf einer Sandbank, „der Hohe Weg" genannt, einen Leuchtthurm zu erbauen. Der Baurath van Ronzelen hatte zu diesem Zweck bereits ein kühnes Project ausgearbeitet, im Kostenbetrage von 50 bis 60,000 Thaler. Man wünschte nun von Bremerhaven aus mit diesem projectirten Leuchtthurm, vorausgesetzt daß Oldenburg, zu dessen Territorium der Hohe Weg zu rechnen war, seine Zustimmung ertheile, eine telegraphische submarine Verbindung herzustellen, und wurde auch darüber mit Hannover unterhandelt. Dasselbe war zwar nicht abgeneigt eine solche Verbindung zu gestatten, knüpfte daran jedoch so erschwerende Bedingungen, daß vorgezogen wurde, den Gegenstand gänzlich aus dem Vertrage zu streichen.

Dagegen wurde nun mit Oldenburg eine Unterhandlung angeknüpft 1) über Gestattung der Errichtung eines Leuchtthurms auf bremische Kosten auf dem Hohen Wege, und 2) über Errichtung eines gemeinschaftlichen Telegraphen zwischen Bremen und Oldenburg, sowie über Oldenburg nach dem Leuchtthurm. Mit der Unterhandlung über diese beiden Verträge wurde ich beauftragt, und kamen dieselben sehr rasch und in der freundnachbarlichsten Weise am 24. April 1855 zum Abschluß.

Oldenburg gestattete den Bau des Leuchtthurms, behielt sich seine Hoheitsrechte vor, überließ im Uebrigen die ganze Einrichtung und Disciplinargewalt an Bremen, gestattete auch die Weiterführung eines submarinen Telegraphen vom Leuchtthurm aus als eines bremischen Instituts seewärts, wodurch Bremen nun allerdings ein Loch erhielt, durch welches es seine telegraphische Verbindung über Helgoland nach allen Richtungen herzustellen berechtigt wurde. Oldenburg bedang sich das Recht aus, daß, falls Bremen innerhalb 20 Jahren eine solche Verbindung nicht zu Stande bringe, es den Leuchtthurm von Bremen übernehmen könne, gegen Ersatz der Baukosten, unter Absatz von zehn Procent, sowie unter Uebernahme der Landtelegraphenverbindung, mit der Verpflichtung, auf dem Thurme ein der Schifffahrt entsprechendes Leuchtfeuer zu unterhalten, ohne dafür eine Abgabe von der Schifffahrt zu erheben. Unter diesen, nur große Kosten und keine Einnahmen in sich schließenden

Bedingungen dürfte Oldenburg schwerlich jemals daran denken, den Leuchtthum zu übernehmen.

Der zweite Vertrag, über das Telegraphenwesen, schloß sich dem ersten an, da es Bremen hauptsächlich darauf ankam, die Verbindung mit dem Leuchtthurm sicher zu stellen. Außerdem wurde die Uebereinkunft auf der Grundlage getroffen, daß Bremen 3 Meilen Telegraph von Bremen nach Oldenburg stelle, nebst dem submarinen Draht von Fedderwarden nach dem Leuchtthurm, während Oldenburg die übrigen Drähte übernahm, und daß alle Einnahmen, die aus der gemeinschaftlichen Anlage sich ergeben würden, zu gleichen Hälften zu theilen seien.

Als eine englische Gesellschaft, die Submarine telegraph company, ein Telegraphenkabel von der englischen Küste nach Helgoland und von Helgoland nach Tönningen errichtet hatte, wurde 1865 versucht mit dieser Gesellschaft eine Uebereinkunft dahin zu treffen, daß entweder für deren Rechnung oder auf bremische Kosten ein Kabel vom Leuchtthurm nach Helgoland gelegt werde. Die Verhandlungen führten aber nicht zu einem Resultate, weil für beide Theile theils durch die veränderten Verhältnisse in Schleswig-Holstein, theils durch das Eintreten einer starken Concurrenz vermittelst Anlage eines Kabels von der englischen Küste über Norderney direct nach Bremen, sich Bedenklichkeiten ergaben, die durch die drohenden politischen Ereignisse in einem Maße verstärkt wurden, daß man die Sache bis auf Weiteres auf sich beruhen ließ. —

Ich gehe jetzt zu der Regelung der Verhältnisse Bremens zum Zollverein über. Mit dem 1. Januar 1854 waren Hannover und Oldenburg dem Zollverein beigetreten, es wurde daher unerläßlich und auch zugleich möglich, da der Zollverein nun unmittelbar die bremischen Grenzen berührte, mit diesem sich dauernd zu verständigen. Von einem Anschluß Bremens an den Zollverein konnte jedoch nicht die Rede sein, so lange der Verein „auf Kündigung“ stand, daher eine ungewisse Dauer hatte. Auch wurden die Formalitäten des Zollwesens für unvereinbar mit der Beweglichkeit des Seehandels erachtet, aber im Uebrigen eine Verständigung für unerläßlich erkannt. Auf den Antrag Bremens traten daher im Sommer 1854 Commissare von Preußen, Hannover und Kurhessen mit bremischen Commissaren, nämlich mit den Senatoren Duckwitz, Smidt und Hartlaub, zusammen, um über die einem Vertrage zum Grunde zu legenden Präliminarien Verabredung zu treffen. Meine Idee war einfach die Folgende: Es wird ein zoll-

vereinsländisches Hauptzollamt im Bremer Bahnhof errichtet, welches alle Personeneffecten und Waaren zollamtlich abfertigt, um diese Procedur an der Zollvereinsgrenze zu vermeiden; auch wird eine Zollvereinsniederlage in Bremen errichtet, welche als ein Stück Zollverein betrachtet wird, dergestalt, daß Erzeugnisse des Zollvereins und verzollte Gegenstände in dieselbe gebracht, darin beliebig umgepackt und behandelt werden, und jederzeit ohne Zollbeschwerung in den Zollverein zurückgelangen können. Durch diese Zollvereinsniederlage sollten die Bewohner des Zollvereins in den Stand gesetzt werden, mit ihren Waaren den Bremer Markt zu versuchen, und dieselben zollfrei zurück zu bringen, oder nach andern Theilen des Zollvereins zu versenden, wenn ihnen der Verkauf am Bremer Markte nicht gelänge. Und nicht minder sollte dadurch den Bremern Gelegenheit gegeben werden, ihren Handel mit zollvereinsländischen Producten aus und nach dem Zollverein über Bremen fortzusetzen. Denn gerade dieser Handelszweig wurde durch die Freihafenstellung Bremens schwer betroffen. Ich hatte diese Idee schon 1847 bei den Verhandlungen über den Handels- und Schifffahrtsbund aufgestellt. Beides, ein zollvereinsländisches Zollamt im „Auslande“, und eine Zollvereinsniederlage für Zollvereinswaaren, ebenfalls im „Auslande“, betrafen Dinge, die noch niemals vorgekommen waren, und mit den bestehenden Zollvereinsgesetzen nicht wohl sich in Einklang bringen ließen. Es kam daher darauf an, einen Ausnahmszustand zu begründen, was bei der Vielköpfigkeit des Zollvereins und dem Erforderniß der Stimmeneinhelligkeit seine großen Schwierigkeiten hatte. Aus diesem Grunde war es erforderlich, zunächst über Grundzüge sich zu einigen, diese den Regierungen vorzulegen, und nach Erlangung von Instructionen zu wirklichen Verhandlungen zu schreiten. Damit wurden denn die Sommermonate von 1854 zugebracht.

Im Frühjahr 1855 erschienen nun die Herren Geh.-Rath Henning für Preußen, Schatzrath Lang für Hannover und Geh.-Rath Cramer für Kurhessen in Bremen, und wurden jetzt die wirklichen Verhandlungen aufgenommen und fortgeführt, bis am 26. Januar 1856 ein Vertrag zum Abschluß kam, der sich über die folgenden Gegenstände verbreitete:

1) Gegenseitige Gleichstellung in Handel und Schifffahrt, wobei allein der Weinhandel ausgenommen wurde, für welchen man eine Begünstigung der binnenländischen Weinhändler um 20 pCt. des Zolls durchaus reserviren wollte.

2) Stipulationen zur Unterdrückung des Schleichhandels, im Anschluß an die Bestimmungen des Vertrags zwischen Bremen und Hannover vom 14. April 1845.

3) Errichtung eines Hauptzollamts in Bremen für die Abfertigung von Waaren und Reiseeffecten auf dem Bahnhof und für den Versandt auf der Oberweser.

4) Errichtung einer Zollvereinsniederlage in Bremen nach dem Bremischen Projecte.

5) Anschluß verschiedener bremischer Gebietstheile an den Zollverein zu besserer Abrundung seiner Grenzen.

6) Zollbefreiung verschiedener Waaren, bei der Einfuhr aus Bremen in den Zollverein, von welchen angenommen werden kann, daß sie vorherrschend zollvereinsländischen Ursprungs seien.

7) Bestimmungen über die Beziehung von Jahrmärkten und Messen, und dabei zu gewährende Erleichterungen und Begünstigungen.

8) Bestimmungen über das persönliche Verhältniß der Zollbeamten zum bremischen Staate, und endlich

9) über die Suspension der Weserzölle.

Nachdem dieser umfassende Vertrag ratificirt worden war, traten im Frühjahr 1856 die folgenden Commissare: Provinzial-Steuerdirector von Jordan für Preußen, Oberzollrath Widmann für Bayern, Oberzollrath Erxleben für Hannover, Oberfinanzrath von Wille für Kurhessen, Oberzollrath Meyer für Oldenburg mit den bremischen Senatoren Duckwitz, J. D. Meier, G. W. Albers, Diedr. Albers und Kottmeier, zusammen, um über den Vollzug des Vertrages Rath zu halten und die Ausführung der unendlich weitläufigen Bestimmungen zu überwachen. Diese Vollzugsverhandlungen nahmen das ganze Jahr 1856 in Anspruch und kamen erst mit dem Ende des Jahres zum Abschluß.

Dieser Vertrag hatte für Bremen das Resultat, daß ein bestimmtes Rechtsverhältniß für Handel und Schifffahrt mit dem Zollverein eintrat; daß die Waaren nicht mehr an der Zollvereinsgrenze oder bei den Hauptzollämtern im Inlande ihre Untersuchung und Abfertigung erhielten, sondern zur großen Bequemlichkeit der binnenländischen Abnehmer diese ganze Manipulation schon in Bremen stattfand, wodurch manche Aufträge nach Bremen gezogen wurden, die sonst eine andere

Richtung genommen hatten; daß der Handel mit zollvereinsländischen Erzeugnissen nicht das „ausländische“ Bremen zu umgehen brauchte, sondern in der Zollvereinsniederlage betrieben werden konnte, gerade so als wenn die Waaren gar nicht aus dem Zollverein herausgekommen wären; daß der bremische Handel von den Weserzöllen befreit wurde; und endlich der Kleinhandel mit ausländischen Waaren die Concurrenz mit den Kleinhändlern der Nachbarschaft sehr wohl bestehen konnte, ja in der Hinsicht noch Vortheile vor dem Inländer voraus hatte, daß er den Zoll auf die zu versendenden Waaren erst bei der Absendung an den Abnehmer zu entrichten hatte, während der inländische Händler dieselben erlegen muß, bevor er weiß, ob und wann er sie an den Mann bringen kann.

In Folge des zwischen dem Zollverein und Frankreich im August 1862 abgeschlossenen Handelsvertrags wurden verschiedene Abänderungen des Vertrags vom 26. Januar 1856 erforderlich, und da der Letztere mit dem 31. December 1865 kündbar wurde, so kündigte Preußen, Namens des Zollvereins, den Vertrag und trug auf commissarische Berathung über Erneuerung desselben, unter den nothwendig gewordenen Modificationen, an. Es traten daher im Frühjahr 1865 der Geh. Rath Henning für Preußen, Oberzollrath Cammann für Hannover, Geh. Rath Cramer für Kurhessen und Oberzollrath Meyer für Oldenburg mit den Senatoren Duckwitz, Kottmeier und Grave zusammen, um die Revision vorzunehmen. Die Abänderungen des Vertrags waren von geringer Erheblichkeit und betrafen hauptsächlich eine Erweiterung der Befugnisse des Hauptzollamts. Nach mehrfachen Unterbrechungen der Unterhandlungen kam endlich unterm 14. December 1865 ein neuer Vertrag zu Stande, welcher den alten Vertrag auf 12 Jahr erneuerte, und sich nur über die verschiedenen nothwendig gewordenen Abänderungen verbreitete.

Somit waren denn von Neuem die Zollverhältnisse auf längere Zeit festgellt. —

Bei der Errichtung des Hauptbahnhofs (1845) herrschte, wie schon erwähnt worden, die Idee vor, daß demnächst eine Verbindung des Bahnhofs mit der Weser bei St. Stephani stattzufinden habe. Man dachte sich damals diese Verbindung in Gestalt eines Canals. Im Jahre 1850 wurde diese Frage wieder in Erwägung gezogen und ging nun die Ansicht dahin, daß es sich noch mehr empfehlen werde, den Bahnhof bis an die Weser auszudehnen. Die Eisenbahndeputation

berichtete darüber zuerst am 30. September 1850, indem sie für die Ausmündung an der Weser die Stelle des alten Krankenhauses in Verbindung mit dem an der Wichelnburg liegenden Häusercomplex vorschlug, wodurch eine Schienenverbindung mit der Schlachte sehr nahe gerückt erschien. Auch lag damals ein Project des Hauses Balkema & Co. in Amsterdam wegen Errichtung einer Eisenbahn von Amsterdam über Oldenburg und Bremen nach Hamburg vor, für welches die Concession bei dem Senate schon im Jahre 1847 nachgesucht war. Auch dieser Plan schien der Weiterführung des Bahnhofs bis an die Weser das Wort zu reden, damit, wenn aus dem genannten Projecte etwas werden sollte, der Weg zur Einmündung in unsern Bahnhof gewiesen erscheine. Das Project der Herren Balkema & Co., bei welchem viele der ersten Handlungshäuser in Amsterdam und London betheiligt waren, scheiterte daran, daß Hannover seine Zustimmung zu der Führung einer Eisenbahn von der holländischen zur oldenburgischen Grenze über Leer versagte. Die Idee, eine Bahn von Bremen nach Oldenburg und Brake anzulegen, und zwar durch eine in Bremen domicilirte Gesellschaft, trat bald an die Stelle des erwähnten Projects und gab ebenfalls Anlaß zur Erwägung der Idee der Weiterführung des Bahnhofs bis an die Weser. Die Gemüther waren aber noch zu sehr erregt von den Aufwallungen der letzten Jahre, denn sonderbarerweise fand die Idee heftigen Widerstand in der Bürgerschaft und selbst in der Kaufmannschaft. Ein Theil fürchtete eine Beeinträchtigung der Schlachtfuhrleute und Arbeiter, sowie der Benutzung der Packhäuser, wenn der Bahnhof bis an die Weser rücke, und ein anderer Theil meinte, es sei einerlei, ob die Eisenbahn in der Stadt Bremen oder an der Geeste mit der Schifffahrt in Berührung komme; denn man nahm an, daß doch über kurz oder lang die Bahn Wunstorf-Bremen nach der Geeste weiter geführt werden würde. Es wurde daher mehrere Jahre zwischen Senat und Bürgerschaft über die Frage verhandelt. Unterm 1. März 1851 berichtete die Eisenbahndeputation von Neuem über die Angelegenheit und schlug nun vor, die Bahn unterhalb des Zuchthauses an die Weser zu leiten, und die von dem Zuchthause abwärts befindliche über 200 Fuß breite Bucht der Weser abzugewinnen und zur Errichtung eines Landungsplatzes für den verlängerten Bahnhof aufzuhöhen, indem man den Plan, das Armenhaus und Krankenhaus mit zum Güterverkehr zu verwenden, der Zukunft überlasse, weil diese Idee augenblicklich auf Widerstand stieß. Gutachten der bremischen Wasserbaubehörde und des

preußischen Geh. Oberbaurath Hagen erklärten die Aufhöhung jener Bucht und Errichtung einer graden Uferlinie für vortheilhaft, nicht nur für den Abfluß des Hochwassers, sondern auch für die Verbesserung der Stromrinne. Die Deputation erörterte die Frage der Rentabilität der Anlage aus dem Gesichtspuncte, daß, wenn auch durch Vermiethung der Bodenräume eine namhafte Einnahme werde zu erzielen sein, doch der unzweifelhafte Vortheil darin bestehe, daß die Anlage große Quantitäten Güter, welche seither nicht den Weg über Bremen zu nehmen pflegten, für den Eisenbahntransport herbeiziehen müsse, und daß die vermehrte Einnahme an Eisenbahnfracht ein reichliches Aequivalent für die Verzinsung des Anlagecapitals sein werde. Außerdem wurde geltend gemacht, daß alle Handelsplätze ihre Eisenbahnen mit den Wasserstraßen verbunden hätten und daß Bremen, zumal bei seiner ungünstigen Lage, die Concurrenz nicht werde bestehen können, wenn es dem Handelszuge nicht gleiche Bequemlichkeiten darbiete. Dennoch verweigerte die Bürgerschaft ihre Zustimmung und ersuchte den Senat, die ganze Frage nochmals zu prüfen und auch die Handelskammer zu gutachtlicher Aeußerung aufzufordern.

Im August 1851 widerlegte der Senat die Bedenken der Bürgerschaft, und theilte ihr das Gutachten der Handelskammer mit, in welchem nun die Verlängerung des Bahnhofs bis an die Weser als unerläßlich bezeichnet wurde. Da endlich stimmte die Bürgerschaft wenigstens dem Ankaufe der für die Anlage erforderlichen Grundstücke bei.

Diese Grundstücke wurden denn auch sofort angekauft, und da viele Eigenthümer, von deren Grund und Boden nur kleine Stücke erforderlich waren, auf Grund des Gesetzes die Uebernahme ihrer ganzen Grundstücke durch den Staat verlangten, wurde diesem Verlangen gern entsprochen, weil dieselben voraussichtlich in kurzer Zeit den vier- bis sechsfachen Werth durch die Anlage des Bahnhofs erreichen dürften. Da aber manche Veränderungen, namentlich in Folge der schwebenden Zollverhandlungen bevorstanden, ließ man die Anlage bis zum Jahre 1855 ruhen, und beantragte nun die Aufhöhung der vorerwähnten ca. 1600 Fuß langen und im Durchschnitt 200 Fuß breiten Bucht am Ufer der Weser. Dabei ergab sich jedoch, daß das Köcheln'sche Grundstück die Berechtigung des Eigenthums bis an die Weser hatte, was bis dahin der Deputation unbekannt geblieben war. Zur Vermeidung eines Processes mit sehr zweifelhaftem Erfolge wurde daher vorgezogen, das ganze Köcheln'sche Grundstück anzukaufen, und nachdem dies

geschehen, im Laufe des Sommers die Aufhöhung und Ufereinfassung des Raumes beendet.

Der Vertrag mit dem Zollverein wegen des Abfertigungsverfahrens und der Zollvereinsniederlage, deren Errichtung man auf dem der Weser abgewonnenen Raume projectirte, war, wie schon erwähnt, am 26. Januar 1856 zum Abschluß gekommen, allein die Details der Ausführung wurden erst im Laufe des Jahres 1856 durch die Vollzugscommission festgestellt. Erst nachdem man in diesen Verhältnissen zu einer Klarheit der Absichten und Meinungen gelangt war, konnte der Bauplan des Weserbahnhofs, wie man ihn jetzt nannte, entworfen und dem Senat und der Bürgerschaft vorgelegt werden. Es geschah dieses am 17. December 1856, und wurde nun im folgenden Jahre mit der Ausführung der Bauten vorgegangen.

Inzwischen hatten schon seit einiger Zeit Besprechungen in Hannover über die Weiterführung der Eisenbahn nach der Geeste stattgefunden, welche 1856 zu förmlichen Unterhandlungen führten. Hannoverscherseits war der Generaldirector Hartmann, und bremischerseits Senator Bredenkamp neben mir damit beauftragt worden. Es bestand zwischen beiden Staaten eine principielle Meinungsverschiedenheit über diese Bahnanlage. Bremischerseits wurde verlangt, daß die Richtung der Bahn von Bremen direct auf Vegesack über die Mündung der Lesum geführt werde, sodann weiter über Blumenthal durch die wohlhabenden und bevölkerten Ortschaften am rechten Weserufer, wodurch auch der Verkehr der Bewohner des linken Weserufers herangezogen werden würde, und endlich bis an die Geeste vor der neuen Geestebrücke in einen Bahnhof endend, welcher dann in der Mitte zwischen Bremerhaven, Geestemünde, Lehe und Geestendorf liegen würde. Dabei würden dann die Bassins von Bremerhaven und Geestemünde durch Schienenstränge mit dem Hauptbahnhofe zu verbinden sein. Hannoverscherseits dagegen wollte man die Richtung der Bahn über Lesum, Scharmbeck nach Beverstedt und von da nach Geestemünde geführt haben, wo sie in einem fast 1/4 Stunde von der Geestebrücke entfernt belegenen Bahnhof münden sollte. Die Bahn würde auf diese Weise einen Umweg von mehr als zwei Meilen machen. Die hannoversche Regierung verfolgte dabei die Idee, demnächst von Beverstedt nach Harburg weiter zu bauen, und auf diese Weise Geestemünde zum Winterhafen für Hamburg zu machen. Man dachte sich hierunter in Hannover allerlei gar wunderbare und unmögliche Dinge, schien auf

das wirklich Nothwendige und Erreichbare, nämlich die glänzende Entwickelung des Verkehrs der naturgemäß eng verbundenen beiden Hafenplätze Bremerhaven und Geestemünde über Bremen in südlicher Richtung sehr wenig Werth zu legen, und jagte dem Phantom nach, daß wenn eine Eisenbahn von Geestemünde über Beverstedt nach Harburg führe, die Hamburger nichts Eiligeres zu thun haben würden, als im Winter ihre Schiffe statt nach der Elbe nunmehr nach Geestemünde zu dirigiren. Man nahm an, Geestemünde werde sich dann bald zu dem deutschen Liverpool ausbilden, und projectirte auf dem Papier ein Netz von Canälen und Straßen bis in die Haide hinein, und folgeweise den Bahnhof so weit entfernt von der Wirklichkeit des gegenwärtigen Verkehrslebens, daß er nothwendig für die lebende Generation, auch wenn die Zukunftshoffnungen zutreffen sollten, zu einer wahren Plage werden mußte. Jetzt bedauerte man lebhaft in Bremen, daß man dem Plane einer Privatgesellschaft, welche durch den Eisenbahnbau-Inspector Stolpner im Jahre 1850 eine Eisenbahnanlage von Bremen über die Mündung der Lesum direct nach Vegesack unter Beihülfe von Staatsmitteln hatte bearbeiten lassen, nicht mehr Aufmerksamkeit geschenkt habe. Denn hätte man jenen Plan ausgeführt, so würde man eine bremische Bahn von zwei Meilen Länge gehabt haben, und es hätte dann von einer Bahnanlage nach der Geeste schwerlich anders die Rede sein können, als mittelst Anknüpfung an eine schon bis Vegesack bestehende Bahn. Die Gemüther waren aber 1850 zu sehr entmuthigt nach den Stürmen der beiden vorhergegangenen Jahre, so daß man es bei den Voranschlägen bewenden ließ. Wenige Jahre nachher war es damit schon zu spät.

Bei der großen Meinungsverschiedenheit zwischen Hannover und Bremen konnten die Unterhandlungen nicht gefördert werden. Kein Theil wollte nachgeben, und so vergingen in nutzlosen Disputationen mehrere Jahre. Die Nothwendigkeit einer Eisenbahnanlage nach der Geeste trat nun bei dem glänzenden Aufschwunge, den Bremens Handel und Schifffahrt nahmen, immer mehr hervor, das bremische Publicum, besonders die Kaufleute wurden ungeduldig, und man sprach sich allgemein darüber aus, daß, wenn der Umweg über Beverstedt nicht so gar groß wäre, man auch wohl die bremische Idee der Führung der Bahn längs des rechten Weserufers über Vegesack und Blumenthal fallen lassen könne. Das erfuhr man sofort in Hannover, und war daher auf dessen Nachgiebigkeit nicht zu rechnen. Gedrängt von

der Ungeduld des Publicums beauftragte daher der Senat seine Commissare zu versuchen, Hannover zu vermögen, einen Mittelweg einzuschlagen. Bremen schlug nun vor, die Richtung längs der vorhandenen Chaussee nach Bremerhaven zu nehmen. Diesen Vorschlag lehnte Hannover ab und schlug nun seinerseits vor, von Beverstedt abzusehen und dafür einen Punct zu nehmen, der auf etwa halber Entfernung von der Chaussee und Beverstedt belegen sei. Dieser Punct, der nur aus einem Wohnhause bestand, hieß Stubben. Um nun endlich weiter zu kommen, wurde dieser Vermittelungsvorschlag angenommen, und zu der Berathung anderer Vertragsbestimmungen geschritten. Diese Letzteren bezogen sich im Wesentlichen auf zwei Dinge, nämlich auf die unbedingte Gleichstellung von Bremerhaven und Geestemünde, sowie auf die Absicht, Hannover zu hindern Differentialfrachttarife zu Ungunsten Bremens einzuführen. In beiden Puncten kam ein Einverständniß zu Stande, man sieht aber den betreffenden Paragraphen des Vertrags an, wie sehr um jedes Wort gerungen ist. In Betreff des Fahrplanes wurde bestimmt, daß Morgens und Nachmittags ein Zug von Bremen nach Geestemünde abfahren, und die Reisenden nach einem Aufenthalte von mindestens zwei Stunden in Geestemünde oder Bremerhaven sowohl Morgens vor Anfang der Börse als Abends mit rechtzeitig abzulassenden Zügen nach Bremen sollten zurückkommen können; ferner sei Morgens früh ein Zug von Geestemünde nach Bremen abzulassen. Alle übrigen Züge, namentlich zur Verbindung mit den in Bremen nach Süden abgehenden und von da herankommenden Zügen blieben der Bestimmung Hannovers überlassen. Die letztgedachte Bestimmung klang unangenehmer, als sie in Wirklichkeit war, denn die aus dem Süden in Bremen ankommenden und dahin abgehenden Züge wurden nach dem Vertrage von 1845 gemeinschaftlich bestimmt, und wenn die Züge nach und von Geestemünde sich jenen anschlossen, so geschah solches eben an bereits gemeinschaftlich verabredete Züge. Es kam hinzu, daß die vertragsmäßig für die Geestebahn festgestellten Züge sich als nicht practisch bewährten, und daß daher Hannover sehr bald wünschte, daß an deren Stelle ein anderer Fahrplan trete, der nun mit Bremen verabredet werden mußte, so daß am Ende man sich eben so gut über den Fahrplan auf der Geestebahn als auf der Wunstorf-Bremer Bahn zu verständigen hatte. Ein anderer scheinbar ungünstiger Punct für Bremen war derjenige, daß (§ 14) der Frachttarif zwischen Bremen und Bremerhaven von Hannover allein festgestellt werden

solle. Diese Bestimmung wurde jedoch dadurch wieder ausgeglichen, daß der Tarif für Waaren, welche sich zwischen den Hafenplätzen und Bremen bewegen, nicht über 2½ Pfennig pro Centner und Meile betragen dürfe, und daß, wenn Hannover den Tarif für weiter gehende Güter ermäßige, der herabgesetzte Tarif auch für die zwischen Bremen und den Hafenplätzen sich bewegenden Waaren Anwendung zu finden habe. Endlich verpflichtete sich Hannover, für Waaren, welche, von der Geestebahn kommend, über Bremen hinaus versandt würden und vice versa, keine andern Tarifsätze eintreten zu lassen, als die für den Transport von und nach Bremen geltenden, welche, so weit es die Wunstorf-Bremer Bahn betraf, gemeinschaftlicher Bestimmung unterlagen. Dieser letztgedachte Umstand, der vertragsmäßig nicht beanstandet werden konnte, unterstellte die Tarife des Güterverkehrs von und nach den Plätzen an der Geestebahn gemeinschaftlicher Beschlußnahme eben sowohl als den Verkehr auf der Bremen-Wunstorfer Bahn, nur allein mit der Maßgabe, daß Hannover die Freiheit hatte, auf der Geestebahn den Tarif allgemein noch niedriger zu stellen. Daß dergleichen geschehen werde, hielt Niemand für möglich, weil es wohl im Interesse Bremens, d. h. des bremischen Handels, aber nicht im Interesse Hannovers, welches seine Einnahme dadurch mindern würde, liegen könne. Dennoch ist es geschehen, weil der Güterzug auf dem Wasserwege blieb, und erst durch die Herabsetzung auf 1 Sgr. per Ctr. Frachtgut herbeigezogen wurde. Das Unternehmen sollte für halbe Rechnung ausgeführt und die Revenüen zu gleichen Hälften getheilt werden; dagegen blieben von der Anlage auf gemeinschaftliche Kosten ausgeschlossen 1) die Landungs- und Lagerungsanstalten zu Geestemünde, welche Hannover übernahm, und 2) die Zweigbahn von Geestemünde nach Bremerhaven und die Landungsanstalten daselbst, welche Bremen stellte.

Der Vertrag wurde am 28. Februar 1859 zu Verden unterzeichnet.

Es ist nicht zu leugnen, daß Hannover bei der Unterhandlung dieses Vertrags nicht freundnachbarlich gegen Bremen verfuhr und von seiner Stellung als mächtigerer Staat Gebrauch machte, wenngleich, abgesehen von der unzweckmäßigen Richtung der Bahn und der ganz unsinnigen Lage des Personenbahnhofs zu Geestemünde, die andern hannoverschen, bei einem auf gemeinschaftliche Kosten ausgeführten Unternehmen nicht gerechtfertigten Prätensionen in Wirklichkeit ziemlich illusorisch gemacht worden sind. Das Gefühl des erfahrenen

Unrechts, und der Verdruß darüber, daß man nothgedrungen sich hatte fügen müssen, weil man die Eisenbahnverbindung mit den Hafenplätzen nicht länger entbehren konnte, lastete schwer auf der bremischen Bevölkerung, und gab zu häufigen Aeußerungen des Unmuths gegen Hannover Veranlassung.

Es erübrigt nun noch, über eine Eisenbahnanlage nach dem Oldenburgischen das Wesentliche aufzuzeichnen. Wie schon erwähnt, beschäftigte sich eine bremische Privatgesellschaft mit dem Plane der Erbauung einer Eisenbahn nach Oldenburg und hauptsächlich nach Brake. Sie begehrte die Concession von den Regierungen von Oldenburg und Bremen. Ueber die Bedingungen, welche der Gesellschaft zu stellen waren, hatte ich daher sehr ausführliche Verhandlungen mit Oldenburg zu führen; es zerschlug sich aber die ganze Sache an dem Umstande, daß die Gesellschaft eine Zinsgarantie von 4 % des Anlagecapitals beanspruchte, wodurch regierungsseitig Bedingungen hervorgerufen wurden, welche die Gesellschaft nicht genehmigen zu können glaubte. Die Verhandlungen wurden daher abgebrochen. Darauf bewarben sich eine Reihe anderer Unternehmer um diese Bahnanlage, Engländer, Belgier und Franzosen. Nachdem man sich mit ihnen eingelassen hatte, ergab sich bei allen dasselbe Lied. Sie wollten für eine bestimmte, ihnen entweder zu zahlende, oder mit Zinsgarantie zu 4 % zu versehende Summe die Bahn herstellen, dann die Actien verkaufen, und den Käufern der Actien überlassen, für Unterhaltung und Betrieb der Bahn weiter zu sorgen, indem sie annahmen, daß sie bei dem Bahnbau für den festen Preis ihren guten Vortheil haben würden. Da es nun nicht möglich ist, einen solchen Bau in allen Theilen zu controliren, so besorgte man, daß man eine sehr mangelhafte Bahn erhalten werde und am Ende die schlechte Bahn übernehmen müsse. Es wurden daher alle Anträge dieser Art zurückgewiesen. Das ging so fort bis zum Jahr 1863. Da entschloß sich die großherzoglich oldenburgische Regierung, eine Eisenbahn von Bremen nach Oldenburg auf oldenburgische Rechnung zu bauen. Sie beantragte daher bei dem Senat, eine commissarische Verhandlung über die Frage eintreten zu lassen, mit welcher oldenburgischerseits der Regierungspräsident Erdmann beauftragt war. Der Senat beauftragte Senator Gildemeister und mich mit der Unterhandlung, welche zum Abschluß des Vertrags vom 8. März 1864 führte. Die Grundlage des Vertrags bestand darin, daß Oldenburg die Bahn auf seine Kosten bis an den

Sicherheitshafen baue, Bremen dagegen die Brücken über den Sicherheitshafen und die Weser, den Bahnhof in der Neustadt und die Verbindung mit der Weserbahn auf seine Kosten stellte, indem Oldenburg das bremischerseits verausgabte Capital, wobei für die beiden Brücken eine feste Summe angenommen wurde, verzinsete. Die Weserbrücke sollte an der Stelle, wo das Zuchthaus stand, über die Weser geführt und die Schienenlagen auch zum Waarentransport nach und von Lagerungs- und Landungsanstalten am Neustadtswall, sogar auch nach und von den Packhäusern der unteren Neustadt, unter näher festgestellten Bedingungen, mitbenutzt werden können.

Bei dem Aufschwunge des bremischen Handels hatte sich bereits ergeben, daß die Landungs- und Lagerungsanstalten in der Stadt Bremen nicht mehr ausreichten, daß es sich daher empfehle Bedacht darauf zu nehmen, daß am Wasser belegene Plätze zur Benutzung herbeigezogen würden. Dazu boten die Ufer des Sicherheitshafens und des Stadtgrabens der Neustadt einen großen Raum dar, der nur dann mit in den Bereich des Bahnhofs gezogen werden konnte, wenn vom Bahnhofe aus eine Ueberbrückung der Weser stattfinde. Man behielt sich daher im Vertrage mit Oldenburg auch vor, die Brücke zweigleisig bauen zu können, weil man voraussah, daß, wenn sich der Bahnhof einst um die Neustadt herum ausdehne, mit einer eingleisigen Brücke nicht auszureichen sein werde. Es kam ferner in Betracht, daß das etwa 600,000 Quadratfuß große Areal nördlich des Sicherheitshafens und längs der Weser belegen, fast ganz dem Staate gehört, und leicht in einen großartigen, ganz von Wasser umgebenen, von einem Schienenstrange oder mehreren durchzogenen Lagerplatz umgewandelt werden kann. Dieser Lagerplatz würde, wenn im Laufe der Zeiten einmal die Nothwendigkeit eines Anschlusses Bremens an den Zollverein herantreten sollte, ein ausgezeichnetes wirkliches Entrepot bilden können. Diese verschiedenen Rücksichten waren es, welche für die Errichtung der Brücke an der fraglichen Stelle sprachen. Damit die Schifffahrt bis in die Stadt Bremen nicht wesentlich durch diese Brücke beeinträchtigt werde, wurde dieselbe mit einer Drehöffnung projectirt und ausgeführt. Eine solche war um so nothwendiger, als erfahrungsmäßig oft Monate lang ein Wasserstand der Weser von über 8 Fuß Höhe stattfindet, bei welchem auch mit niedergelegtem Maste kein Leichterfahrzeug würde die Brücke passiren können. Es kam ferner in Betracht, daß jährlich 800 bis 1000 kleine Seeschiffe, Küstenfahrer

und Ostsee=Holzschiffe, welche stehende Masten nicht wohl entbehren können, von Holland, Dänemark, Schleswig, Norwegen und der Ostsee nach Bremen kommen, und innerhalb der Stadt ihre Ladungen landen. Alle diese Schiffe würden von der Stadt ausgeschlossen sein, wenn man die Brücke ohne Drehöffnung gebaut hätte. Und dennoch fand diese Drehöffnung seltsamerweise in der Bürgerschaft den heftigsten Widerstand, so daß es nur mit genauer Noth gelang dieselbe durchzusetzen.

Blicke ich nun zurück auf meine fünfundzwanzigjährige Thätigkeit als Mitglied des Senats, so will es mir scheinen, daß ich das Pensum, welches ich mir 1841 stellte, nunmehr so leidlich erledigt habe. Es besteht eine Eisenbahn, welche über Wunstorf die Verbindung Bremens mit dem westlichen, dem östlichen und südlichen Deutschland hergestellt hat, eine andere unmittelbar nach Westen über Oldenburg ist im Bau begriffen, die Hafenplätze sind mit der Mutterstadt durch Schienenstränge verbunden; der Hauptbahnhof ist vermittelst der Weserbahn an die Weser gerückt, wo der Weserbahnhof den steigenden Verkehr nicht mehr bewältigen zu können scheint; ja der Hauptbahnhof selbst, dessen großartiger Zuschnitt Anfangs auf das Heftigste getadelt wurde, hat in solcher Weise vervollständigt werden müssen, daß statt der ursprünglichen zwei Güterschuppen deren bereits sechs dem Verkehr dienen, und da noch Raum bleibt für eine fernere Vermehrung derselben, ist man jetzt darüber froh, daß von Haus aus der Raum so reichlich bemessen worden ist, daß derselbe noch für eine ferne Zukunft ausreichen dürfte.*) Die Hafenanstalten zu Bremerhaven sind vervollständigt und das Areal ist entsprechend vergrößert worden. Das ursprünglich angelegte erste Bassin hat die doppelte Größe erhalten, und ein zweites für oceanische Dampfer ist hinzugefügt worden, so daß diese beiden Bassins dem Erforderniß noch auf lange hinaus werden genügen können. Ein Leuchtthurm auf dem Hohen Wege sichert die Einfahrt in die Weser, und ist telegraphisch mit Bremen verbunden. Die Oberweser ist corrigirt und

*) Dennoch hat, seitdem Obiges niedergeschrieben worden, der bremische Handel sich so sehr gegen alle Erwartung ausgedehnt, daß der Bahnhof nicht mehr ausreichend befunden wurde und auf eine fernere Vergrößerung Bedacht genommen werden mußte. Hinsichtlich der Hafenanlagen in Bremerhaven, so großartig sie auch ausgeführt sind, hat sich gleichzeitig dasselbe Erforderniß geltend gemacht.

frei von Zöllen, die Unterweser ist ausgetieft und bis Vegesack zugänglich für Seeschiffe bis zu 9 Fuß Tiefgang. Unser Postwesen ist aus dem Chaos auf feste Grundlagen gebracht, und befindet sich, namentlich die Verbindung mit denjenigen Staaten, auf welche am meisten ankam, mit den Seestaaten, ganz in Bremens Händen. Die erste oceanische Dampfschifffahrt durch die Ocean Steam Navigation Company zwischen Bremen und Newyork ist in Ausführung gebracht, an deren Stelle später, unter Benutzung der gewonnenen Grundlage und Erfahrungen, der Norddeutsche Lloyd durch andere Kräfte trat. Für das Telegraphenwesen ist eine Grundlage gewonnen und vertragsmäßig festgestellt. Das Verhältniß zu den Nachbarstaaten, namentlich zum Zollverein, ist durch die umfassenden Verträge vom 14. April 1845, vom 26. Januar 1856 und dessen Nachtrag von 1865 geordnet, und eine Zollvereinsniederlage errichtet, welche die durch die bremische Freihafenstellung veranlaßte Unterbrechung des Handels mit zollvereinsländischen Erzeugnissen in vielfacher Hinsicht wieder aufhob. Die Bahnhofsanlagen am rechten Weserufer sind durch eine Brücke und Eisenbahn mit denjenigen, welche am linken Weserufer, längs des Sicherheitshafens und des Stadtgrabens der Neustadt in der Entstehung und Entwickelung begriffen sind, verbunden, und ist zu erwarten, daß die um die Neustadt herum belegenen fast gar keinen Ertrag liefernden Staatsgrundstücke bald einen großen Werth erlangen und dem sich zeigenden Mangel an Landungsplätzen abhelfen werden. Endlich mag erwähnt werden, daß auch am Hauptbahnhofe manche Grundstücke, die nicht zu Eisenbahnzwecken verwendet werden können, werthvolle Erträge zu liefern geeignet sind, und daß der große, für einen kleinen Staat ganz übermäßige Geldaufwand für die kostbaren Hafenanlagen zu Bremerhaven durch allmählichen Verkauf der 1851 erworbenen Grundstücke zu Bauplätzen, bei Fortdauer einer friedlichen Entwickelung, im Wesentlichen gedeckt werden dürfte. Der indirecte Vortheil jener kostbaren Anlagen zeigt sich in erheblicher Weise in dem Aufschwung, den der Handel während dieser Periode genommen hat, denn er hat sich mehr als vervierfacht, und der Wohlstand der kleinen Republik hob sich in dem Maße, daß das Staatsbudget von einer haben Million Thaler gegen Ende der vierziger Jahre bis 1866 zu zwei Millionen Thaler und darüber anwuchs, weil alle Staatseinnahmen, ohne Erhöhung der Abgabentarife, eine um so viel vergrößerte Einnahme lieferten. In einem wohlorganisirten großen Staate würden fast alle diese Anlagen für den Handel und für die Schifffahrt

durch die Staatsregierung aus dem großen Staatsgeldbeutel beschafft worden sein; hier aber mußte eine Handelsstadt von mäßiger Größe alle diese Lasten auf sich nehmen, und dabei fast Alles von Nachbarstaaten erkämpfen. Da bekanntlich allemal Zwei zu einem Handel gehören, mußten die Verständigungen mit Nachbarstaaten durch „Leistungen und Gegenleistungen" herbeigeführt, und daher oft dieses oder jenes geopfert werden, um Größeres dafür einzutauschen. Daher wird es denn auch in den Verhältnissen begründet erscheinen, wenn bei den vielen Verträgen nicht immer alles erreicht werden konnte, was man etwa wünschen mochte; im Ganzen dürfte aber der Erfolg den Beweis liefern, daß Bremen bei seinen Verträgen gut gefahren ist. Was nicht auf den ersten Schlag fiel, blieb späterer Verständigung vorbehalten, zumal bei dem Eintreten eines Wechsels der leitenden Persönlichkeiten und bei der Wucht der öffentlichen Meinung und Nothwendigkeit, welcher schließlich jede Regierung sich fügen muß.

Was erstrebt wurde, nämlich: Bremen concurrenzfähig mit seinen gewaltigen Nachbarn an der Elbe und in den Niederlanden zu machen, das ist vollständig erreicht worden, ja Bremen hat seitdem seine Concurrenten in manchen Stücken überboten. Es ging ihnen voran in der Südseefischerei, in der oceanischen Dampfschifffahrt, im Postwesen, im Schiffsbau (denn Bremens eigene Schifffahrt war in den funfziger Jahren größer als diejenige Hamburgs), im transatlantischen Handel (denn das Quantum der Einfuhr Bremens aus oceanischen Ländern übertraf in den letzten Jahren schon dasjenige Hamburgs), in der Zahl der überseeischen Etablissements, und darf man sich der Hoffnung hingeben, daß die Energie der bremischen Kaufmannschaft auch künftig, da örtliche Hindernisse und Schwierigkeiten nicht mehr im Wege stehen, den bremischen Handel zu fernerer Blüthe fördern werde. Die letzten 25 Jahre bilden eine Periode beständiger Offensive nach außen, man rastete nicht, bis man für das was man erstrebte, den Anknüpfungspunkt gefunden hatte, und verfolgte unwandelbar einen gefaßten Gedanken, bis es gelang, seine Verwirklichung durchzusetzen. Nur auf solche Weise war es möglich, Bremen seiner gedrückten Lage zu entziehen, es concurrirenden Handelsplätzen ebenbürtig an die Seite zu stellen, und ihm die Achtung Deutschlands zu sichern.

Der Fürstentag von 1863, und die neue Zeit seit 1866.

Die vorstehenden drei Abschnitte sind, wie sich auch aus deren Inhalt ergiebt, zum Theil schon früher, zum Theil in den Monaten Februar bis April des Jahres 1866, mithin vor dem Eintreten der großen politischen Umgestaltungen jenes Jahres niedergeschrieben. Ich wollte noch Einiges über das innere Getriebe des Fürstentags von 1863 nachtragen, wurde aber durch eine schwere Erkrankung und später durch überhäufte Geschäfte daran gehindert. Seit jener Zeit, nämlich seit den großen Ereignissen des Sommers 1866, hat sich nun die ganze Lage der Dinge in Deutschland vollständig geändert. Was seit 25 Jahren erstrebt und ersehnt worden ist, eine centralisirte Macht in Deutschland, welche die inneren Verhältnisse der vereinten deutschen Staaten, unter Beseitigung particularistischer Eifersüchteleien, gesetzlich regeln, und die Gesammtheit nachdrücklich gegen das Ausland vertreten kann, ist entstanden. Der Deutsche im Auslande, gleichviel ob Hanseat, Preuße, Schwabe oder Bayer fühlt sich als Deutscher, als Genosse einer Nation, die allen andern Nationen ebenbürtig zur Seite steht. Daher das Frohlocken aller Deutschen, die sich jenseits des Oceans aufhalten, und nicht begreifen können, wie es zugeht, daß man zur Zeit noch südlich des Mains der Einheit des Vaterlandes widerstrebt, weil diese oder jene Nebensache, Form oder Persönlichkeit nicht gefällt. Als wenn es möglich wäre, daß etwas Vollkommenes und Allen Zusagendes auf Erden sich schaffen lasse, und nicht doch immer allerlei übrig bleibe, was zu bessern sei, möge man die Dinge anfangen wie man wolle. Aendern sich doch stets die Verhältnisse und mit ihnen das Bedürfniß von Aenderungen in Gesetzgebung und Regierungs-

maximen. — Würde man jenseits des Mains nur vernehmen, wie der Norddeutsche Bund vom Standpunkte des Auslandes diesseits und jenseits der Meere sich ausnimmt, so kann es nicht fehlen, daß der Weg zur Verständigung mit dem Norden leicht sich finden ließe.*)

Was nun die speciellen Verhältnisse Bremens betrifft, so ist das Aufgeben der selbständigen Stellung der Republik dem Auslande gegenüber den Bürgern Bremens im Anfange allerdings etwas schwer geworden; sie haben aber nicht verkannt, daß durch die neue Ordnung der Dinge der schwere Druck nachbarlicher Widerwärtigkeiten beseitigt werde, daß die Vertretung im Auslande durch das Bundesorgan in Berlin eine bei weitem nachdrücklichere und einflußreichere werde, daß die Bremer im Auslande als Deutsche eine höhere Stellung erlangten, und daß für den Aufschwung von Handel und Verkehr nichts förderlicher sei, als eine einheitliche Gesetzgebung für den ganzen Norddeutschen Bund, an Stelle zahlloser Specialverträge und Uebereinkommen, welche stets mangelhaft bleiben mußten, weil immer Compromisse denselben zum Grunde zu legen waren. Gar viele Uebereinkünfte und Verträge, welche zeitweilig ihre guten Dienste geleistet haben, erscheinen jetzt als überflüssig und werden durch eine verständige Gesetzgebung weit überholt, ja viele Dinge gestalten sich gleichsam von selbst ohne Schwierigkeiten, welche vor 1866 für unausführbar gehalten werden mußten. Gegen diese Vortheile ist der Verlust der vollen Selbständigkeit leicht verwunden worden, und findet man einen befriedigenden Ersatz in der Stellung, welche der bremische Freistaat im norddeutschen Bunde einnimmt.

An die Möglichkeit eines Umschwunges, wie wir ihn seit dem Sommer 1866 erlebt haben, konnte zu der Zeit auch nicht im Entferntesten gedacht werden, als, wie ein Blitz aus blauer Luft, Anfang August 1863 die Einladung des Kaisers von Oesterreich zum Fürstentage in Frankfurt a. Main zum Zweck der Neugestaltung des deutschen Bundes einging. Man wußte nicht wie diese Einladung zu verstehen sei; indeß hielt der Senat dafür, daß derselben Folge zu geben sei, und beauftragte mich, nach Frankfurt zu reisen und an den Berathungen Theil zu nehmen.

Ich habe täglich Abends ein Journal über die Vorkommnisse während des Fürstentages geführt, weniger über die geschäftlichen

*) Der Weg zur Verständigung ist ja in dem glanzvollen Jahre 1870 wirklich gefunden. Glücklich wer diese Kaiserzeit erlebte!

Verhandlungen, über welche durch Herrn von Biegeleben ein Protokoll geführt wurde, als über die Dinge, welche nebenher gingen, Berathungen der Fürsten in vertraulichen Zusammenkünften, Gespräche, Aeußerungen, Scherze und Anecdoten, und werde, auszugsweise, über den Verlauf dieses Fürstentages zur Characterisirung desselben schon deshalb hier Einiges niederschreiben, weil darüber bis jetzt nichts in weitere Kreise gelangt ist.

Am 13. August 1863 fuhr ich um 7 Uhr Abends nach Hannover und traf im Coupé der Eisenbahn mit den Herren von Schele, Staatsrath Zimmermann, Graf Platen, Minister von Roessing und Hauptmann Zedelius zusammen, welche, mit Ausnahme des Grafen Platen, sämmtlich direct nach Frankfurt reiseten. Im Union-Hotel zu Hannover fand ich die Präsidenten der Senate von Lübeck und Hamburg, die Herren Roeck und Haller, mit welchen am folgenden Morgen nähere Verabredung getroffen wurde. Diese ging dahin, daß wir bei den bevorstehenden Berathungen über die Verfassung Deutschlands, worüber das Nähere erst in Frankfurt a. M. vorgelegt werden sollte, alles ad referendum nehmen wollten, und höchstens uns darauf einlassen würden, persönliche Aeußerungen zu machen.

Um 10½ Uhr Abends kamen wir in Frankfurt an. Der Bahnhof war mit Fackeln erleuchtet und prangte in schwarz-roth-goldenen Flaggen, allenthalben standen Ehrenwachen. Gleich wie die Bahnhöfe waren alle Straßen mit Kränzen und Flaggen geschmückt. Am 15. erwartete man den Einzug des Kaisers von Oesterreich, und mag sich darunter Gott weiß was gedacht haben; denn die Gallusstraße, durch welche er kommen mußte, war mit Menschen gefüllt, nicht minder die Fenster der Häuser, wo man für einen Platz 2 Thaler für die Person sich zahlen ließ. Man wartete lange bis endlich verlautete, der Kaiser sei in einer einfachen Equipage längst unbemerkt durch die Straße gefahren.

Am 16. Morgens 7 Uhr brachte ein Hoffourier die mündliche Einladung des Kaisers zum Diner um 4 Uhr Nachmittags. Dieser Tag, ein Sonntag, war schön aber sehr heiß. Der Vormittag wurde benutzt, um alle Monarchen zu besuchen, wir trafen aber Niemand zu Hause, weil auch sie ihre Besuche machten. Es war daher auf den Straßen Frankfurts ein ungeheures Fahren der glänzendsten Equipagen, in welchen Fürsten, Generale, Minister u. s. w. in ihren schönsten Uniformen saßen. Gegen 12 Uhr fuhren wir zu dem Kaiser von

Oesterreich, der unsern Besuch annahm. Eine Menge glänzender Uniformen standen im Schloßhofe, in den Hallen des Thurn und Taxis'schen Palais, und vor dem Entrée-Zimmer zwei Riesen, Hartschiere in alterthümlicher Tracht. Wir wurden sogleich zum Kaiser geführt. Derselbe empfing uns sehr freundlich, und sprach die Hoffnung aus, daß etwas Gutes für „unser deutsches Vaterland“ zu Stande kommen werde, und drückte sich dabei sehr bestimmt aus: Es müsse die Sache durchgeführt werden, wenn nicht eine Auflösung alles Bestehenden eintreten solle. Ich erwähnte, daß es wohl ohne Schwierigkeiten und Weiterungen nicht abgehen werde, worauf er erwiederte, daß er gern seinerseits Modificationen zugestehen werde, nur müsse in der Hauptsache festgehalten werden.

Gegen 4 Uhr fuhren wir zum Diner im Thurn und Taxis'schen Palais, eine Reihe der glänzendsten Equipagen vor uns und hinter uns, die Straßen und Fenster der Häuser vollständig mit Menschen gefüllt. Im Palais strahlte alles in Glanz. Das Versammlungszimmer der Fürsten war dasselbe, in welchem einst das Reichsministerium seine Sitzungen hielt. Ich war bald im Gespräch mit den mir bekannten Monarchen von Hannover, Oldenburg und Mecklenburg-Schwerin, und fanden nun vielseitige Vorstellungen statt, da die Fürsten sich mehrentheils unter einander persönlich nicht kannten. Wie nicht anders zu erwarten, war diese erste Zusammenkuuft sehr steif und förmlich. Diese Förmlichkeit hielt auch noch mehrere Tage an, verwandelte sich aber dann nach und nach in ein ganz gemüthliches Beisammensein, unter Scherzen und heiterer Unterhaltung. Bei Tisch saß man so ziemlich nach der Bundes-Rangordnung. Die Minister und Generale speiseten in einem andern Zimmer. Das Diner ließ an Vollständigkeit nichts zu wünschen übrig. Nach Tisch war allgemeine Conversation im Caffeezimmer. Ich stand unter dem Kronleuchter im Gespräch, als ich plötzlich den Kaiser vor mir erblickte. Ich bedauerte, daß Majestät nicht meinen alten Freund Schmerling mitgebracht hätten. Der Kaiser erwiederte, daß Schmerling nicht habe abkommen können. Darauf erzählte ich ihm: „An der Stelle, wo ich jetzt die Ehre habe mit Majestät zu stehen, habe ich auch vor 15 Jahren mit den Herren von Schmerling und von Peucker gestanden.“ Der Erstere habe dann unsere Hände in einandergelegt, und hätten wir so auf das Feierlichste vor dem Allmächtigen gelobt, nach besten Kräften für das Glück unseres Vaterlandes wirken zu wollen. Der Kaiser erwiederte: „O, das ist ja

sehr interessant, ich danke Ihnen dafür, daß Sie mir diese Sache erzählt haben."

Darauf kamen der Großherzog von Baden und der Herzog von Coburg zu mir und sagten: „Was meinen Sie dazu, Herr Bürgermeister, wenn wir jetzt einmal eine Deputation an den König von Preußen schickten, um ihn zu ersuchen, sich hierher zu bemühen?" Ich erwiederte, daß, wenn der König einwillige, ganz Deutschland in einen großen Jubel ausbrechen werde, da ohne Preußens Theilnahme doch nichts zu Stande kommen könne. Das meinten die beiden Herren denn auch.

Dann ging der Kaiser im Kreise herum und sagte: „Ich bitte, daß die Herren sich morgen Vormittag 11 Uhr hier wieder einfinden wollen."

Es wurde nun weggefahren. Die Eschenheimer Gasse und die Zeil waren, gleich wie die Fenster der Häuser, gänzlich mit Menschen angefüllt, und wurden viele Fürsten beim Vorbeifahren mit Hurrah begrüßt. Wir Hanseaten in zwei Wagen waren die Letzten. Ob nun unsere einfache bürgerliche Erscheinung im Frack und runden Hut dem Volke besonders gefiel, oder was es gewesen sein mag, kurz, wir wurden mit einem nicht enden wollenden Hurrah und Hüteschwenken bis in unsern Gasthof „Zum römischen Kaiser" begleitet. Man rief aus den Haufen: Da kommen die Bürgermeister; Hoch die freien Städte hoch die Bürgermeister! —

Am 17. August wurde gegen 11 Uhr zur Conferenz im Thurn und Taxis'schen Palais gefahren.

Die Fürsten setzten sich, nachdem man sich begrüßt hatte, um einen ungeheuren runden Tisch nach der Bundes-Rangordnung in der Weise, daß zunächst dem Sitze des Kaisers abwechselnd rechts und links die Fürsten ihren Platz einnahmen, und die Bürgermeister der freien Städte mithin dem Kaiser grade gegenüber saßen. Der Kaiser verlas darauf eine recht hübsche Eröffnungsrede, wesentlich des Inhalts, daß er es für unerläßlich erachtet habe, zur Beseitigung der gegenwärtigen Zustände in Deutschland Vorschläge zu machen, von denen er hoffe, daß sie den Beifall seiner Verbündeten und lieben Freunde und auch der deutschen Nation finden würden. Der König von Bayern verlas darauf eine Erwiederungsrede, die sich in allgemeinen Ausdrücken bewegte. Der König von Sachsen billigte im Allgemeinen die Anträge, welche inzwischen uns eingesandt waren, aber bis dahin schwerlich von

irgend einem der Fürsten hätten studirt werden können, meinte aber, daß eine nähere Prüfung noch nothwendig sei. Die Andern schwiegen ganz still, augenfällig aus Respect und zum Theil aus Verlegenheit. Hierauf trug der Kaiser darauf an, daß die Hohen Herren sich erklären wollten, ob sie die Vorschläge als Basis für eine nähere Berathung anzunehmen geneigt seien. Der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin machte dann darauf aufmerksam, daß die Sache doch recht mißlich sei, wenn Preußen fehle und schlug vor, daß der Congreß eine Deputation an den König von Preußen, welcher sich in Baden-Baden aufhielt, senden wolle, um ihn im Namen aller deutschen Fürsten und freien Städte zu ersuchen, an deren Berathung Theil zu nehmen. Der Großherzog von Baden unterstützte den Antrag, bemerkte aber, daß eine große Schwierigkeit darin liege, daß der König von Preußen seine Minister nicht bei sich habe, und man doch in so wichtigen Fragen erst mit denselben Rücksprache nehmen müsse. Der König von Hannover erwiederte, es scheine ihm das Befragen der Minister ganz überflüssig zu sein, der König von Preußen sei Herr seines Willens, er (der König von Hannover) habe auch keinen seiner Minister befragt. Der König von Sachsen bemerkte, daß eine einfache Einladung an den König von Preußen nicht wohl genüge, man müsse dabei zugleich erklären, daß alle deutsche Fürsten und die freien Städte sich bereits dahin geeinigt hätten, auf der Basis der kaiserlichen Vorlage in die Detailberathungen einzutreten. Er glaube, es müsse ein Schreiben, worin dieses ausgesprochen sei, von sämmtlichen Anwesenden unterzeichnet, dem Könige durch eine Deputation überreicht werden. Der Kaiser fand dieses sehr zweckmäßig, hielt aber dafür, daß man die Berathung der Details nicht aufhalten möge, und falls der König von Preußen, wider Verhoffen, ablehnen sollte, müßten die Anwesenden doch das Verfassungswerk in kürzester Frist fertig machen, und könne man dann Preußen den Beitritt offen lassen. Der blinde Großherzog von Mecklenburg-Strelitz sprach sehr hübsch und empfahl den Antrag des Königs von Sachsen. Der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin schlug nun vor, ob Se. Majestät der König von Sachsen die Güte haben wolle, die Mission nach Baden-Baden zu übernehmen. Der Kaiser fügte hinzu, daß er auch seinerseits diese Bitte an den König von Sachsen richte, auch noch eine zweite Bitte an ihn beifüge, nämlich mit der Abfassung des Schreibens sich bemühen zu wollen, und richtete die Frage an die Versammlung, ob sie sich dieser Bitte anschließen wolle. Alle ver-

neigten sich zustimmend, worauf der König von Sachsen sich bereit erklärte, beide Wünsche zu erfüllen.

Jetzt bat Bürgermeister Roeck, Namens der freien Städte, ums Wort, und führte aus, daß die Vertreter der vier freien Städte sich in anderer Lage befänden, als die Souveräne: sie hätten ihrerseits den Vorbehalt der verfassungsmäßigen Zustimmung ihrer Bürgerschaften zu machen, und nicht minder zu bemerken, daß sie, wie es auch nicht anders sein könne, sich gänzlich ohne Instruction von ihren Senaten befänden, und diese daher noch einzuholen hätten. Es wurde diese Erklärung zu Protokoll genommen, und bemerkten viele Fürsten, daß sie dieses ganz in der Ordnung fänden. Später sagten mir mehrere Fürsten und viele der in Frankfurt anwesenden Minister, daß die Städte am correctesten und vernünftigsten gehandelt hätten.

Ins andere Zimmer eingetreten, blieb man noch eine Viertelstunde bei einander, um sich zu unterhalten. Der stets liebenswürdige Kaiser fing mit mir ein Gespräch in Beziehung auf die Mission nach Baden-Baden an. Diese Gelegenheit benutzte ich, um hinzuwerfen, ob Majestät es nicht für zweckmäßig hielten, dem Könige von Preußen etwas anzubieten, etwa ein Veto in besonders wichtigen, näher zu bestimmenden Fragen, namentlich in solchen, welche mittelbar die andern, nicht dem Bunde angehörigen Provinzen mitbeträfen, da doch sowohl für Preußen als für Oesterreich in dieser Hinsicht Inconvenienzen durch Majoritätsbeschlüsse entstehen könnten, oder ob man hinsichtlich der Gleichstellung Preußens mit Oesterreich noch etwas thun könne. Der Kaiser antwortete, daß er nicht glaube, daß Preußen auf ein Veto Werth lege, zumal auch er keinen Anspruch darauf mache, die Sache werde dadurch zu sehr abgeschwächt werden. Was die Gleichstellung betreffe, so habe ein Alternat im Vorsitz doch seine Schwierigkeiten. Jetzt redete mich der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin an und das Gespräch war unterbrochen. Derselbe bezeugte mir seine Freude über das, was ich dem Kaiser gesagt habe und meinte, daß Alle eine große Scheu hätten, diese Fragen zur Sprache zu bringen. Es sei das ein glücklicher Gedanke, der uns über manche Schwierigkeiten hinweghelfen werde, man müsse daher darauf zurückkommen.

Bekanntlich erklärte Preußen Ende September, daß es nicht abgeneigt sei, in eine Unterhandlung einzutreten, wenn man Preußen in gewissen Fällen ein Veto und das Alternat im Vorsitz einräumen, so-

wie ferner das Parlament aus allgemeinen directen Wahlen hervorgehen lassen, nicht aus Delegirten der Kammern zusammensetzen wolle.

Um 4½ Uhr versammelte man sich wieder. Der Kaiser war so aufmerksam, daß, wenn die blinden Fürsten, der König von Hannover und der Großherzog von Mecklenburg-Strelitz, angemeldet wurden, er ihnen stets bis an die Treppe entgegen ging und sie im Arm durch die Vorzimmer in das Versammlungslocal führte. Das war denn auch diesmal geschehen. Als der Großherzog sich mitten im Zimmer befand, und ich zufällig neben ihm stand, rief er: George, wo bist du, George von Hannover! Es machte einen traurigen Eindruck, denn der König von Hannover stand unmittelbar neben ihm.

Wir traten darauf in das Conferenzzimmer, und verlas der König von Sachsen nun seinen Entwurf eines Schreibens an den König von Preußen. Mit dem Inhalte war man einverstanden, nur beantragte ein Fürst, statt Basis Grundlage zu sagen. Ein Anderer stimmte diesem Amendement bei, wieder Andere vermochten aber einen Unterschied zwischen den beiden Worten nicht zu ermitteln. Der König von Sachsen strich aber mit großer Liebenswürdigkeit das Wort „Basis“ und setzte dafür „Grundlage“ hin.

Der Entwurf wurde darauf zur Reinschrift gegeben, man ging ins andere Zimmer, unterhielt sich und nach einer halben Stunde wurde das Schreiben von Allen unterzeichnet. Nachdem dieses geschehen, fuhr man nach Haus, um uns um 6 Uhr zum Römer zu begeben, wo die Stadt Frankfurt ihren Gästen ein glänzendes Bankett gab.

Die Menschenmasse, die sich in den Straßen, auf den freien Plätzen, an den Fenstern und auf den Dächern der Häuser zeigte, war erdrückend. Die Equipagen hielten in unabsehbarer Reihe. Vor dem Römer war eine Compagnie Frankfurter Militär aufgestellt, ein Musikcorps spielte Nationalhymnen, und im Römer sah man zwei Reihen Hellebardiere in alterthümlicher Tracht, welche mit ihren Hellebarden auf den Boden stießen an Stelle des Präsentirens, wenn Herrschaften vorbeigingen. Es ging das so fort die Treppe hinauf bis in die Räume des oberen Römers. Hier war eine Gesellschaft in den glänzendsten Uniformen versammelt, darunter sämmtliche Monarchen. Man unterhielt sich und machte Bekanntschaften. Der Großherzog von Baden bat die Bürgermeister der Hansestädte, daß wir mit ihm und Gleichgesinnten zusammentreten möchten, um die österreichische Vorlage im Detail zu berathen, wozu sich dieselben gern bereit erklärten. Sie erhielten in diesem

Kreise vielfach Beweise von dem Eindruck, den das Auftreten der Hansestädte in den bisherigen Versammlungen gemacht hatte, und äußerten viele Minister, daß sie gewünscht hätten, ihre Souveräne möchten sich ebenfalls etwas reservirter verhalten haben.

Dann ging es zum Diner im Kaisersaal. Die Fürsten und die Vertreter der freien Städte hatten die Ehrenplätze, und so ergab sich denn, daß der Kaiser und die Könige an derselben Stelle saßen, wo vor 15 Jahren der Funfziger Ausschuß, namentlich dessen Präsidenten, Vicepräsidenten und die Schriftführer des Ausschusses ihre Plätze gehabt hatten. Der Kaiser von Oesterreich auf dem Platze des vormaligen Vicepräsidenten des Funfziger Ausschusses, Robert Blum!!!

Der Bürgermeister Müller von Frankfurt brachte das Wohl der anwesenden Fürsten und Vertreter der freien Städte aus, und der Kaiser von Oesterreich dankte in hübscher Rede und gab einen Toast auf die freie Stadt Frankfurt. Das Fest verlief in der heitersten Stimmung.

Am folgenden Morgen (18. August) kam eine Einladung des Großherzogs von Baden zu einer vertraulichen Besprechung in seiner Wohnung um 12 Uhr. Es waren gegenwärtig die Fürsten von Baden, Weimar, Oldenburg, Coburg, Altenburg und Waldeck mit ihren Ministern für auswärtige Angelegenheiten von Roggenbach, von Watzdorf, von Roessing, von Larisch, von Seebach und von Holzhausen, nebst den Bürgermeistern der Hansestädte. Man mühte sich zunächst damit ab, den Rechtsboden zu ermitteln, auf welchen man sich stellen möchte, um eine neue Verfassung für Deutschland aufzubauen. So viel Scharfsinn in gründlichen Reden auch entwickelt wurde, so ergab sich doch die Unmöglichkeit, die alte Bundesacte zur Grundlage für die Neugestaltung zu gebrauchen, zumal ohne Zweifel Dänemark für Holstein und die Niederlande für Luxemburg und Limburg Bedenken tragen würden, ihre Zustimmung zu einer radicalen Umgestaltung zu ertheilen. Die Zeit verging mit dieser Dissertation und zugleich die Geduld der Fürsten und Anderer. Es wurde daher beliebt, daß am Abend die Minister und Bürgermeister, ohne die Fürsten, zusammen treten möchten, und zwar in der Wohnung des Herrn von Roggenbach, um sich über den modus procedendi zu verständigen. Man blieb noch ein halb Stündchen bei einander in traulicher heiterer Unterhaltung, wobei die Fürsten ihre Freude darüber zu erkennen gaben, daß die steife Etiquette der ersten Sitzungen verschwunden sei, und sich jetzt ein freimüthiges

und freundschaftliches Benehmen eingestellt habe. Und in der That wurde bei allem Ernst der Berathung doch mancher Scherz eingeflochten.

Die Abendconferenz fand statt und hatte das Ergebniß, daß auch nicht zwei der Anwesenden über den einzuschlagenden Weg einer Meinung waren, sogar nicht einmal die Hanseaten. Es tauchten so viele Bedenken materieller und formeller Art auf, und zwar bei lauter Männern, die auf das Ernsteste und Lebhafteste wünschten, daß etwas Ersprießliches zu Stande gebracht werden möge, daß alle Hoffnung dazu schwinden mußte, wenn man, was bereits im Kreise der Fürsten angeregt war, eine allgemeine Ministerconferenz veranstalten wollte, um das Verfassungswerk zu berathen. Man beschloß daher, daß jeder Minister seine Meinung besonders seinem eigenen Fürsten unterbreiten möge. Es wurde daher eigentlich nichts beschlossen.

Der 19. August verging mit dem Empfangen von Besuchen. Es sollte gleichzeitig mit dem Fürstencongreß eine Versammlung von Abgeordneten der verschiedenen deutschen Kammern in Frankfurt tagen, und waren es besonders die Mitglieder derselben, welche sich meldeten, um etwas über das Treiben der Fürsten in Erfahrung zu bringen, welches bisher sich in Geheimniß gehüllt hatte, so daß selbst die Minister nur wenig davon erfuhren. Soweit die österreichischen Vorschläge ins Publikum gedrungen waren, fanden sie keinen Beifall. Man wollte von einem Parlamente, aus Delegirten der Kammern bestehend, nichts wissen, man wünschte eine Zusammensetzung desselben aus Urwahlen, der Eine wollte die nicht zum Bunde gehörenden österreichischen Stämme ausgeschlossen haben, der Andere eine concentrirtere Regierungsmaschine, wieder Andere wollten die Verfassung durch das „deutsche Volk“ gemacht haben, oder auch Oesterreich ganz ausschließen, und dergleichen mehr; überhaupt schien das Wünschen der Abgeordneten nicht minder chaotischer Natur zu sein als die Meinungen der Minister. Die Anspruchvollsten unter den Abgeordneten schienen gerade diejenigen zu sein, welche nach 1866 ihre Stimme in der entgegengesetzten Richtung erhoben haben. Man konnte den vielen Fragenden nichts erwiedern, als daß noch nichts feststehe, aber dem Anschein nach ein guter Wille bei den Fürsten vorherrsche.

Abends hatte die Stadt Frankfurt eine Festvorstellung im Theater veranstaltet.

Am 20. berief der Herzog von Coburg eine Versammlung derselben Personen, welche am 18. bei dem Großherzog von Baden sich

vereinigt hatten, um mitzutheilen, daß fast sämmtliche Fürsten durch ihre Minister so besorgt gemacht seien, daß die österreichischen Vorschläge bestimmt nicht angenommen werden würden. Es frage sich daher, was man unter solchen Umständen thun wolle. Da war nun guter Rath theuer. Man meinte, damit die Fürsten mit Anstand aus der Geschichte herauskämen, solle man die Vorlage an eine Ministerconferenz überweisen und lasse diese sich damit abmühen, bis sie sich über einen Vorschlag geeinigt hätte, worauf dann die Fürsten wieder zusammentreten könnten. Dabei setzte man jedoch voraus, daß Preußen an der Conferenz Theil nehme, weil sonst selbstverständlich nichts zu Stande kommen könne. Gleichzeitig hatte eine Zusammenkunft der andern Fürsten (der sog. Würzburger) stattgefunden, in welcher man, nach vielem Hin- und Herreden, zu der Ansicht gekommen war, daß im Fürstencollegium eine Discussion der Specialien der Vorlage nicht stattfinden möge, daß vielmehr eine kleine Commission von drei oder vier Ministern zu beauftragen sei, eine Verfassung auf Grund der österreichischen Vorlage zu entwerfen, und diese dann einer Conferenz sämmtlicher Minister vorzulegen sei, worauf dann der Fürstentag wieder zusammen treten werde. Man fühlte daher allseitig die Schwierigkeit, in der Sache vorzugehen.

Inzwischen war der König von Sachsen wieder eingetroffen. Er hatte zwar ein freundliches Schreiben des Königs von Preußen mitgebracht, jedoch dessen Einwilligung zur Theilnahme an den Berathungen nicht erwirkt.

Die Pause während der Abwesenheit des Königs von Sachsen war österreichischerseits benutzt worden, um ein Promemoria auszuarbeiten mit dem Vorschlage, die Hauptpunkte der Vorlage definitiv anzunehmen. Der Kaiser hatte befohlen, dies Promemoria den Fürsten ohne Verzug zur Kunde zu bringen. Das wurde nun buchstäblich in Ausführung gebracht, und zwar mitten in der Nacht, mochten die Betheiligten bereits im Schlaf liegen oder nicht, sie mußten sich erheben und über den Empfang quittiren.

Morgens früh kam eine Einladung des Großherzogs von Baden zu einer Zusammenkunft um 9 Uhr mit sämmtlichen Großherzogen, Herzogen und Fürsten, um Rath zu halten. In dieser Conferenz äußerte man sich sehr erregt wegen der angesonnenen Ueberstürzung, und kam schließlich überein, auf den Vorschlag des Bürgermeisters Haller, in der Conferenz zu beantragen, die Reformacte in allen we-

sentlichen Puncten als Grundlage für eine von einer Ministerconferenz auszuarbeitende Vorlage anzuerkennen, welche Letztere demnächst dem Plenum der Bundesversammlung zur Beschlußnahme zu unterbreiten sei.

Gleich darauf, um 11 Uhr, war Conferenz bei dem Kaiser von Oesterreich. Der König von Sachsen berichtete über seine vergebliche Mission an den König von Preußen, und ging man darauf ohne Weiteres zur Berathung der einzelnen Paragraphen der österreichischen Vorlage über. Von dem, was eine Stunde vorher die Großherzoge und Herzoge beschlossen hatten, war keine Rede; denn man hatte vergessen zu verabreden, wer den Antrag stellen solle, und mochte daher Keiner dem Andern vorgreifen. So kam man in die Discussion der Vorlage hinein. Der Großherzog von Baden war der Einzige unter den Fürsten, der sich seine Erklärung vorbehielt, um vorab mit seinem Minister sich zu benehmen. Andere Fürsten meinten, es müsse jedenfalls etwas zu Stande gebracht werden, und zwar durch sie persönlich, da die Minister sich niemals einigen würden, und müsse man, wenn der eine oder andere Minister nicht damit einverstanden sei, denselben verabschieden und einen andern nehmen.

Die Minister waren außer sich über das Verfahren ihrer allergnädigsten Herren, und machten denselben die lebhaftesten Vorwürfe über ihr Eingehen auf die ihnen sehr bedenklich erscheinende österreichische Vorlage. Allein die Fürsten ließen sich nicht irre machen.

Abends war große Soirée bei Herrn von Bethmann. Derselbe hatte das Abendessen um 12 Uhr angesetzt. So lange hielt die Geduld der Fürsten aber nicht aus, denn um 11 Uhr hatten sie sich sämmtlich wieder entfernt.

Am 23. August kam Morgens eine Einladung des Königs von Hannover zu einer Vorberathung um 12 Uhr mit sämmtlichen Fürsten über das zur Berathung stehende Directorium, welches die Herren persönlich ganz besonders interessirte. Dies Directorium sollte eine Verkleinerung des alten Bundestages vorstellen, und nahm man an, daß demselben die nöthige Beweglichkeit nicht mangeln werde. Dabei übersah man freilich, daß bei dem alten Bundestage das Hinderniß der Action viel weniger bei den kleinen Staaten sich fand als grade bei den großen, und namentlich auf dem Dualismus von Oesterreich und Preußen beruhte, daß mithin das alte Uebel durch dies Directorium nicht beseitigt werde. Der König von Sachsen legte ein Project vor, nach welchem außer Oesterreich, Preußen und Bayern, die drei Könige

von Sachsen, Hannover und Württemberg in einem jährlichen Turnus eintreten sollten, außerdem würden der Kurfürst und die Großherzoge ein fünftes, und die übrigen Fürsten und freien Städte ein sechstes Mitglied zu wählen haben. Darüber entstand eine gewaltige Discussion. Es wurde eine Direction von fünf Mitgliedern beantragt, Andere wollten eine Trias, indem der Kaiser von Oesterreich bleibendes Glied, die anderen Beiden aber durch Wahl erkoren werden sollten. Ein anderer Vorschlag ging dahin, daß Oesterreich und Preußen mit abwechselndem Vorsitz bleibende Mitglieder sein sollten, das dritte Mitglied aber durch allgemeine Wahl der Fürsten und Städte zu ermitteln sei. Da man sich nicht einigen konnte, schlug der König von Sachsen vor, diese Frage durch die Bürgermeister entscheiden zu lassen, weil diese keine dynastische Interessen zu vertreten hätten. Die Bürgermeister hielten es aber für besser zu empfehlen, daß die Herren das Vorgekommene erst in Ruhe zu Hause überlegen und dann wieder zusammen treten möchten.

Es wurde darauf beliebt, Abends um 8 Uhr wieder im „Hotel de Russie" zusammen zu kommen.

Nachmittags hatte die Stadt Frankfurt ein Wettrennen veranstaltet, und Abends 8 Uhr wurde die Conferenz bei dem Könige von Hannover fortgesetzt. Die Ansichten hatten sich in der Zwischenzeit nicht sonderlich geklärt; indessen handelte es sich jetzt hauptsächlich um die Frage, ob das Directorium aus fünf oder sechs Mitgliedern zu bestehen habe. In beiden Fällen war eine Wahl nothwendig, und da die Idee sich mehr und mehr auf die Zahl s e c h s fixirte, so handelte es sich um zwei Wahlen, die Eine unter den Großherzogen und dem Kurfürsten, die Andere unter den Uebrigen. Der Kurfürst von Hessen, der wohl vermuthen mochte, daß bei einem Wahlverfahren für ihn nicht viel zu erwarten sei, erklärte sich mit großer Entschiedenheit gegen das Wählen und bemerkte, er sei ein souveräner Fürst und lasse sich nicht wählen. Der König von Hannover, der stets voll des heitersten Humors war, saß neben ihm, legte die Hand auf des Kurfürsten Schulter und sagte ihm ins Ohr, aber laut genug daß die Nächsten es hören konnten: „Wilhelm, wenn man Dich zum deutschen Kaiser wählte, würdest Du das nicht annehmen?" Der Kurfürst lachte und opponirte nicht weiter gegen das Wählen. Damit war man denn, wie es schien, mit dem Directorium fertig.

Wie aber ein solch sechsköpfiger Regent eine Regierungsmaschine in Bewegung setzen und darin erhalten solle, kam nicht zur Erörterung.

Man betrachtete dies Directorium als letzte Instanz für eine Entscheidung, indem man annahm, daß alle weiteren Details der späteren Entwickelung zu überlassen seien.

Am andern Morgen (24. August) um 8 Uhr ließ der Herzog von Braunschweig zu einer Versammlung um 9 Uhr in seiner Wohnung einladen. Es fanden sich daselbst die Herren ein, welche für ein Directorium von fünf gestimmt hatten, und hatte man die Vertreter der Hansestädte hinzugezogen, weil man annahm, daß dieselben, zumal in dieser Frage, großen Einfluß hätten. Es wurde nochmals der Gegenstand durchgesprochen. Die Herren wollten in der auf 11 Uhr Vormittags angesetzten Plenarversammlung wieder mit dem Fünferproject ins Gefecht, mußten indeß doch einsehen, daß sie für ihre Idee eigentlich gar keine Aussicht hatten.

Um 11 Uhr war Plenarversammlung. In einer der Vorversammlungen war zur Sprache gekommen, die Mitglieder des Directoriums nach Armeecorps zu wählen; man hatte aber die Idee fallen lassen, weil die Könige sich dagegen erklärt hatten. Ganz unerwartet erklärte jetzt der König von Hannover, er sei nunmehr bereit nachzugeben, und sich einer Wahl auf Grund der Gruppen nach Armeecorps zu unterwerfen. Der König von Sachsen hielt dagegen zwar seinen Antrag aufrecht, allein bei der Umfrage stimmten die Herren dem hannoverschen Antrage bei, bis an mich die Reihe kam, und ich darauf aufmerksam machte, daß bei jedem Armeecorps sich ein König befände, und daher nach diesem Antrage voraussichtlich das Directorium stets aus dem Kaiser und den fünf Königen bestehen werde, und mithin von einer wirklichen Wahl kaum mehr die Rede sein könne. Daran hatte man noch nicht gedacht, und erklärte sich nun die große Mehrheit für den bereits genehmigten Antrag des Königs von Sachsen. Nachdem dieses geschehen, stimmte auch der König von Hannover bei. Der Ton der Besprechungen wurde stets unbefangener und ungenirter, und zeugte von dem lebhaften Wunsche aller Fürsten, eine Einigung zu Stande zu bringen, in dem guten Glauben eine Grundlage zu gewinnen, welche in ihrer weiteren Entwickelung und Ausbildung zum Heile des Vaterlandes gereichen werde. Man nahm dabei stets an, daß eine Verständigung mit Preußen eintreten werde, und dachte sich, daß, wenn alle deutschen Staaten mit Oesterreich zu Trutz und Schutz verbunden seien, dieser Verband den Frieden Europas sicher stellen werde. Man nahm ferner an, daß durch das Parlament, welches aus Abgeordneten der Kammern

zusammengesetzt werden solle, der Nation Gelegenheit zu geben sei, in allen die Gesammtheit berührenden Fragen ein entscheidendes Wort mitzusprechen, und hoffte damit allgemeine Zufriedenheit herbeizuführen. In diesem Ideengange und in dieser Erwartung äußerten sich die Fürsten oft mit warmem patriotischen Schwunge, wodurch eine gemüthliche Stimmung zur Geltung kam. An eine concentrirte Regierungsmaschine, wie sie für Norddeutschland nach 1866 möglich wurde, dachte damals Niemand, und konnte auch daran nicht denken, weil die Verhältnisse, ohne gewaltsames Einschreiten, nicht danach angethan waren. Wie man sich das Geschäftsverfahren eines sechsköpfigen Directoriums dachte, ist freilich stets dunkel geblieben, es war im Grunde nicht mehr als ein verkleinerter Bundestag, aber insofern eine Verbesserung, als Mehrheitsbeschlüsse die Regel sein sollten. Die Nation erwartete mehr; was sie aber in ihrer Gesammtheit verlangte, war nicht minder unklar, und was sie wirklich vollständig befriedigen wird, liegt auch jetzt (Februar 1870) noch nicht klar zu Tage. Erst durch eine Beseitigung des Dualismus der Großmächte wurde eine concentrirte wirkliche Regierungsmaschine möglich; dieser Dualismus bestand aber 1863 in seiner vollen Schwere, und es zeigte sich damals kein Symptom, das sich auf eine Wandlung deuten ließ. Man stand daher vor der Unmöglichkeit, unter Festhaltung an der bestehenden Zusammensetzung des deutschen Bundes, etwas die Nation wirklich Befriedigendes ausfindig zu machen. Es blieb deshalb nichts übrig, als sich abzumühen das Bestehende thunlichst zu verbessern.

Darauf kam die entscheidende Frage des Präsidiums im Directorium zur Sprache. Der Großherzog von Baden beantragte ein Alternat zwischen Oesterreich und Preußen, und stimmten dem Antrage sogleich eine Menge Fürsten bei, bevor es dem Könige von Sachsen möglich war, dagegen geltend zu machen, daß es räthlich sei, diese Frage bis zur Verhandlung mit Preußen auszusetzen, damit die Majestäten von Oesterreich und Preußen dieses persönlich mit einander ausmachen könnten. Andere Fürsten appellirten an die großherzige und patriotische Gesinnung des Kaisers und hielten dafür, daß man eine Verständigung sehr erschweren werde, wenn man nicht von vorne herein Preußen mit einem solchen Vorschlage entgegen komme. Der Kaiser erwiederte, er sei außer Stande sich über eine so wichtige Frage sogleich zu erklären. Es schien aber, daß fast alle Fürsten, mit Ausnahme der Könige, welche zwar auch sich nicht dagegen, wohl aber für den sächsischen

Antrag aussprachen, dem Antrage Badens beistimmten. Die Discussion wurde höchst peinlich und der Kaiser immer ernster. In diesem kritischen Augenblick schlug Bürgermeister Roeck vor, daß man das 1. Alinea des Art. 3 als eine offene Frage für jetzt auf sich beruhen lasse und dieses im Protokoll ausspreche. Diesem Vorschlage schlossen sich Alle an und war damit die Frage erledigt.

Die folgenden Sitzungen waren der Berathung der einzelnen Paragraphen der Vorlage gewidmet. Es wurde immer parlamentarischer. Der Kaiser leitete die Versammluug wirklich ganz ausgezeichnet, man discutirte und stimmte ab, alles mit großem Ernst und Eifer, zugleich aber auch in der heitersten Stimmung. An Scherzen fehlte es nicht, und machte sich besonders der Humor des Königs von Hannover geltend. Den Fürsten machte diese Discussion augenfällig großes Vergnügen, namentlich der Umstand, nicht stets an die Meinung ihrer Minister gebunden zu sein. Viele Fürsten haben mir versichert, daß sie die in Frankfurt verlebten Wochen zu den angenehmsten ihres Lebens rechneten; denn sich so unbefangen unterhalten zu können, ohne durch die unglückliche Etiquette genirt zu sein, wäre für sie etwas ganz Neues, Ungewohntes gewesen. Nachmittags gaben die Fürsten häufig kleine Diners, in welchen stets der ungenirteste heiterste Ton vorherrschte, ganz wie in gewöhnlichen Privatgesellschaften. Die Fürsten fühlten sich einmal als Menschen unter Menschen, und waren dessen froh. Viele vertrauliche Gespräche gaben davon Zeugniß, wie unglücklich sich manche Fürsten unter dem Hofzwange fühlen, und wie gar Vieles anders sein würde, wenn sie sich diesem Zwange entziehen könnten.*)

Nachdem alle Paragraphen durchgesprochen waren, kam die Frage zum Vorschein, wie nun zum Schluß zu verfahren sei. Eine Menge Amendements waren unerledigt geblieben, ebenso Reservationen vieler Fürsten und Vorbehalte ständischer Zustimmungen. Dennoch war die Meinung vorherrschend, daß die Fürsten nicht abreisen könnten, ohne ein Document zu hinterlassen, über welches dann Oesterreich und Preußen in ein weiteres Benehmen zu treten hätten. Der Kaiser von

*) In einer Schrift des Herrn „Samarow“ über den Fürstentag ist bemerkt, daß, als ich einst bei einer ziemlich gleichgültigen Beschlußfassung erwähnt habe, „es sei hier einmal Stimmeneinhelligkeit vorhanden“, diese Aeußerung Verwunderung erregt habe. Die Verwunderung mag wohl bei dem Berichterstatter des Herrn S. stattgefunden haben. Ich kann nur ergänzen, daß statt „Verwunderung“ richtiger „Heiterkeit“ zu setzen ist; denn Scherze waren allgemein üblich, und wurden gern gehört.

Oesterreich schlug nun vor, alle Amendements und Vorbehalte zurückzunehmen, und Preußen zum Beitritt aufzufordern. Dagegen erklärten sich Baden und eine große Zahl anderer Fürsten. Eine Einigung schien nicht zu erlangen zu sein, so daß man nahe daran war auseinander zu gehen, ohne ein Resultat der Besprechungen zurück zu lassen. Da erklärte der Bürgermeister Haller sich etwa in dem folgenden Sinne, nämlich, daß, da die Senate der Hansestädte sich über die Vorlage noch nicht erklärt hätten, und sich auch nicht hätten erklären können, die Vertreter der Hansestädte sich ihre Erklärung vorbehalten müßten. Er halte aber dafür, daß füglich alle Fürsten und Städte die Reformacte unterzeichnen könnten unter Vorbehalt der Zustimmung aller Bundesstaaten, und daß selbstredend, wenn diese, womit im Grunde nur Preußen gemeint sei, nicht zustimmten, eine neue Berathung stattzufinden habe. Der Kaiser und fast alle Fürsten stimmten diesem Vorschlage bei, und wurde eine Commission niedergesetzt, um die Form der Zustimmung zu concertiren, sowie vorzuschlagen, in welcher Form nun die Verhandlungen mit Preußen vorzunehmen seien.

Nach Schluß der Sitzung trat der Kaiser zu den hanseatischen Bürgermeistern heran und sagte: „Die Hansestädte, ich meine Frankfurt mit, haben zu unserer Sache wirklich eine ganz ausgezeichnete Stellung eingenommen, meine Herren, ich danke Ihnen dafür aufs herzlichste."

Wir hatten allerdings dahin gestrebt, in die Reformacte einige Harmonie zu bringen und Meinungsverschiedenheiten unter den Fürsten auszugleichen, jedoch hatten wir stets nicht nur die Unverbindlichkeit der Städte, nach Lage der Sache, festgehalten, sondern auch immer hervorgehoben, daß ohne eine Verständigung mit Preußen alles ohne Folge bleiben werde.

30. August. Ein Sonntag. Es wurden Besuche gemacht und empfangen. Unter diesen Letzteren befand sich der hannoversche Staatsrath Zimmermann. Dieser erwähnte unter anderm: Der König von Hannover, der Graf Platen und er seien mit der Idee nach Frankfurt gekommen, dem Bundestage eine ähnliche Einrichtung zu geben, wie sie die Senate der Hansestädte hätten. Nämlich zwei Bürgermeister, Oesterreich und Preußen, mit wechselndem Vorsitz zu bestellen, und die übrigen Staaten in Commissionen zu gliedern. Das Parlament werde dann die Stellung der „Bürgerschaften" einnehmen. Natürlich war davon jetzt nicht weiter die Rede. Indessen würde diese Idee sich der Ende September kundgegebenen preußischen Auffassung: Alternat im

Vorsitz zwischen Oesterreich und Preußen, Veto in gewissen Fällen und Reichstag aus Urwahlen, schon nähern.*) Ich besuchte auch den sächsischen Minister, Herrn von Beust, und besprach mit ihm die weitere Behandlung der Sache in den Einzelstaaten. Derselbe hielt dafür, daß die Reformacte den Ständen vorzulegen sei, und man diese auffordern müsse Delegirte zu wählen, und diese dann in Frankfurt zusammentreten zu lassen, um, unter Annahme der Vorlage im Allgemeinen, die Specialien in Berathung zu nehmen. Man wußte aber jetzt schon, nachdem die Versammlung der Abgeordneten in Frankfurt getagt hatte, daß die öffentliche Meinung der Reformacte sehr ungünstig sei, und daher schwerlich etwas daraus werden dürfte.

Nachmittags fand die Commissionssitzung statt, an welcher Haller für die Städte Theil nahm, während Roeck und ich eine Spazierfahrt nach Homburg unternahmen. Haller erzählte uns, daß bei der Commissionssitzung im Bundespalais eine Fledermaus die Hohen Herren arg incommodirt und die Berathungen sehr gestört habe. Besonders sei dadurch der Kurfürst in große Sorge gerathen, und habe immer beide Hände auf dem Kopfe gehalten. (Das alte Bundespalais war in der That schon 1848 voll von Ratten, Mäusen, Fledermäusen u. s. w., und wird es seitdem nicht besser damit geworden sein.) In dieser Commissionssitzung hatte nun der Kaiser, welcher vermuthlich mit seinen Räthen Rücksprache genommen, wieder eine andere Form für den Vollzug der Reformacte gewünscht, und eine Denkschrift darüber ausarbeiten lassen. Sein Antrag ging dahin, daß eine Ministerconferenz sofort zusammentrete, um die Reformacte fertig zu machen. Das veränderte nun die Sachlage vollständig. Vorbehalte aller Art kamen jetzt von Neuem zur Sprache, und eine so große Aufregung machte sich geltend, daß die auf den folgenden Tag (31. August) anberaumte Sitzung wieder aufbestellt werden mußte.

Am 31. Abends fand eine Conferenz bei dem Könige von Sachsen statt, wo wir fast das ganze Collegium trafen, und gleich von Anfang an in heftigem Streite. Die Großherzoge von Baden, Mecklenburg-Schwerin und Weimar weigerten sich jetzt unbedingt die Reformacte

*) Es bedarf wohl keiner Erwähnung, daß 1863 Niemand eine Ahnung davon hatte, was für ein Glück unserm Vaterlande 1866 und 1870 bevorstehe. Denn damals sah es noch recht trostlos in Deutschland aus. Man quälte sich ab, um Unmöglichkeiten möglich zu machen und hielt jede friedliche Annäherung unter den Bundesstaaten zur Sicherung des europäischen Friedens schon für einen Gewinn.

zu unterschreiben, bevor Preußen seine Zustimmung gegeben habe, oder eine Verständigung mit demselben herbeigeführt sei. Der Herzog von Altenburg war sogar, ohne Abschied zu nehmen, abgereist. Darin waren aber Alle einig, daß aus der von dem Kaiser von Oesterreich gewünschten sofortigen Ministerconferenz nichts werden dürfe, und hielten die meisten Anwesenden dafür, daß es dann noch besser sei, die Reformacte en bloc anzunehmen, um sie Preußen zu weiterem Benehmen vorzulegen. Man unterhielt sich dann noch weiter über die österreichischen Vorschläge, nachdem die Großherzoge von Schwerin und Weimar sich entfernt hatten.

Am 1. September fand nun die Plenarversammlung statt. Zuerst kam das noch unentschieden gebliebene erste Alinea des Art. 5, das Präsidium des Directoriums betreffend, zur Sprache, wobei, da es eine persönliche Frage sei, der Kaiser sich entfernte. Die Discussion war kurz, und schritt man rasch zur Abstimmung. Etwa 1/3 der Stimmen erklärte sich für Stehenbleiben des Passus (nämlich, daß dem Kaiser von Oesterreich das Präsidium zustehe), etwa 1/3 für ein Alternat zwischen Oesterreich und Preußen, und 1/3 für Offenhaltung der Frage behufs Verständigung zwischen Oesterreich und Preußen. Ich bemerkte, daß ich diesen Satz ebenso ansähe als alle andere Sätze der Reformacte, nämlich, daß, sobald sie von Preußen beanstandet würden, sie einer neuen Berathung und Beschlußnahme zu unterziehen seien. Damit schienen Alle einverstanden zu sein. Es wurden nun noch mehrere andere unerledigt gebliebene Fragen zum Beschluß gebracht, und legte schließlich der Kaiser von Oesterreich die entscheidende Schlußfrage vor:

> „Hält die Versammlung sich so lange an diese Beschlüsse gebunden, bis die hier nicht vertretenen Bundesmitglieder den ihnen mitgetheilten Entwurf entweder definitiv abgelehnt oder uns ihre Gegenvorschläge eröffnet haben?"

Diese Frage beantworteten Alle mit Ja, mit Ausnahme von Mecklenburg-Schwerin, Baden, Weimar und Waldeck. Die Bürgermeister nahmen Bezug auf ihre wiederholten Erklärungen, daß sie ohne Instruction seien und daher ohne Verbindlichkeit für die von ihnen vertretenen Städte sich äußern müßten, daß sie aber unter dieser Bevorwortung, mithin gleichsam par courtoisie, ihre Unterschrift zu geben bereit seien.

Es darf wohl darauf aufmerksam gemacht werden, daß die Protokolle des Fürstentags von dem österreichischen Hofrath, Herrn von Biegeleben, im österreichischen Sinne geführt wurden, und daß daraus thunlichst weggelassen ist, was diesem Sinne nicht entsprach, oder, nach seinem Dafürhalten, überflüssig zu sein schien.

Man schritt darauf zur Unterzeichnung, und da die Fürsten abzureisen wünschten, übertrugen sie den Bürgermeistern die Feststellung des Schlußprotokolls.

Der Kaiser forderte nun die Versammlung auf, sich in den Garten zu begeben, damit die ganze Gruppe von dem königlich bayerischen Hofphotographen Albert photographirt werden könne. Man stellte sich in einen Halbkreis und wurden nun die Fürsten von Herrn Albert zurechtgeschoben, wobei es allerlei Scherz gab.

Hiermit endete der Fürstentag. Die Pointe, die Verständigung mit Preußen, war nicht erreicht, und da der Kaiser von Oesterreich nicht geneigt schien sich auf ein Alternat mit Preußen, und auf ein Veto für beide Großmächte einzulassen, wenigstens zur Zeit nicht, so war damit die Reformacte ad acta verwiesen.

Da während der letzten vierzehn Tage auch nicht das Mindeste aus dem Fürstentage ins Publikum kam, war der Verdruß der Minister und Bundestagsgesandten darüber, daß sie niemals von ihren Souveränen um ihre Meinung und ihren Rath befragt wurden, ja daß sie auch nicht das Mindeste darüber erfuhren, sehr groß.

Am unzufriedensten bei der ganzen Sache waren die zahlreichen Zeitungscorrespondenten, die von allen Seiten nach Frankfurt geschickt waren, um Berichte zu erstatten. Sie erfuhren buchstäblich gar nichts vom Fürstentage. Da sie aber doch ihren Redactionen etwas schreiben mußten, so berichteten sie das Stadtgeschwätz und bemühten sich den Fürstentag in Mißcredit zu bringen. Man hat daher den guten Willen der Fürsten in der öffentlichen Meinung verdächtigt und herabgesetzt, während der Grund, weshalb nichts Ersprießliches zu Stande kam, keineswegs an dem guten Willen der großen Mehrheit der Fürsten lag, sondern in dem nicht auf friedlichem Wege zu beseitigendem Dualismus der Großmächte, der jede lebensfähige Verfassung Deutschlands geradezu zu einer Unmöglichkeit machte, insofern man nicht mit einem lockern, wenn auch besser geregelten Verbande, als der alte

Bundestag ihn dargeboten hatte, sich befriedigt halten wollte. In dieser Beziehung hatte die Reformacte mit ihrem Delegirten-Parlamente, wenn die von Preußen Ende September gestellten Bedingungen, Alternat im Vorsitz und Veto in Kriegsfällen, österreichischerseits genehmigt worden wären, unleugbare Vorzüge, und schloß einen wesentlichen Fortschritt in sich, weil nach dieser Acte doch bindende Mehrheitsbeschlüsse thunlich waren, was bei der alten Bundesacte bekanntlich nicht der Fall war. Auch darf nicht übersehen werden, daß 1863 Niemand daran dachte, was 1866 geschehen werde, und daß man daher, nach damaliger Lage der Dinge, vor einer unlösbaren Aufgabe stand.

Der Bürgerconvent vor 1848.

Wie der alte Bürgerconvent bis 1848 beschaffen war, ist wohl nur wenigen noch Lebenden bekannt. Es wird daher für Viele nicht uninteressant sein, hier etwas Näheres darüber zu vernehmen.

Im § 2 der „Neuen Eintracht" (De Nieve Eendracht van Anno 1534), die von jedem Bürger bis 1848 zu beschwören war, heißt es wie folgt:

> Sodenn een vullmechtig Rad, wo van je her gewesen, vortan to ewigen dagen syn unde blyven schöle, des so schöle nemand, ahne Befehl unde Tolatinge des Rades jenigerley Vergaderinge unde Versamlinge maken, hemelik nog openbar, by der hogesten Strafe.

und im § 18:

> Unde dar dem Rade in dussen unde anderen Saken, so eme vorfallen, nodig unde Behof were, mit mehr Lüden Ruggesprake to nemen, so möge de Rad uth der Gemeenheit, deme Koopman unde Ambten darto fordern unde verbaden laten de verstendigsten, de dem Rade nutte dunket, unde sunst na Wolstand dusser guden Stad, Lefte, Eendracht unde Frede trachten, unde datsulfde gerne vortgesettet unde gefordert segen.

Nach dieser Stipulation waren alle Versammlungen ohne Erlaubniß des Rathes bei der höchsten Strafe verboten, womit indeß nur solche Zusammenkünfte gemeint waren, in welchen Angelegenheiten des Staates erörtert werden sollten. Sodann konnte nach § 18 der Rath eine Versammlung der Bürgerschaft berufen, bestehend aus denjenigen Männern, die er für die Verständigsten und Friedfertigsten hielt.

Diese „trefflichen" Bestimmungen erlitten jedoch im Laufe der Zeit erhebliche Modificationen, denn wenn der „vollmechtige Rad" in Geldverlegenheiten war, was nicht selten der Fall, und eine Bewilligung von der von ihm berufenen Bürgerschaft verlangte, pflegte diese an ihre Zustimmung Bedingungen zu knüpfen, woraus denn allmählich etwas ganz Anderes entstand, als 1534 gemeint war. Es wurde feste Praxis, daß, wer ein Mal zum Convent eingeladen war, immer eingeladen wurde; ferner wurden stets alle Bauherren und Diakonen (Armenpfleger der Kirchspiele) eingeladen; auch war es Gebrauch, wenn Jemand sich mit einigen Zeilen an den Präsidenten des Senats wandte mit dem Ersuchen, zum Convente zugezogen zu werden, diesem Gesuche stets zu willfahren, und muß hinzugefügt werden, daß der Rath mit seiner Befugniß von 1534 hinsichtlich der Composition des Bürgerconvents nicht Mißbrauch getrieben hat. So seltsam daher auch nach der neuen Eintracht das Gesetz über die Bürgerschaft lautete, hatte sich doch eine höchst liberale Praxis gebildet; denn außer den in den kirchlichen Gemeinden gewählten Bauherren und Diakonen, den Altermännern und Advocaten, konnte ein Jeder den Bürgerconvent besuchen, der sich nur die Mühe geben wollte, dem Präsidenten des Senats anzuzeigen, daß er sich für die öffentlichen Angelegenheiten interessire und eingeladen zu werden wünsche. Auch von den Amt- und Zunftgenossen wurde stets eine erhebliche Anzahl berufen.

Die Einladung zu den Bürgerconventen erfolgte bis 1848 durch einen „Herrendiener" in Amtskleidung mündlich im Auftrage Sr. Magnificenz des Herrn Präsidenten des Senats, nach einer herkömmlichen Redeform.

Die Versammlung der Bürgerschaft (Bürgerconvent), so wie ich dieselbe von 1830 bis 1841 mitgemacht habe, bestand aus drei Gruppen, nämlich dem Collegium der Aeltermänner (der Kaufmannschaft), welche den inneren Kreis, dem Dirigenten und Bürgerworthalter gegenüber, einnahmen, jedoch die rechte Seite frei ließen, welche die Advocaten einnahmen; denn die Doctores juris hatten damals noch einen besonderen, jedenfalls höheren Rang, als die Aeltermänner. Hinter den Aeltermännern fanden dann die übrigen Bürger ihre Plätze. Im Ganzen waren selten mehr als 60 bis 70 Personen versammelt, obgleich 300 bis 400 eingeladen wurden; nur bei Wahlen in den Senat steigerte sich die Zahl bis zu hundert und darüber.

Obgleich bei Beschlüssen die Versammlung in pleno abstimmte, so fanden die Vorwahlen zu Deputationen doch noch in den getrennten vier Kirchspielversammlungen, U. L. Frauen, St. Anscharii, St. Stephani und St. Martini, statt. Jedes Kirchspiel proponirte seine Candidaten und aus diesen wählte das Plenum.

Die Bürger der Neustadt, auch wenn sie das altstädtische große Bürgerrecht besaßen, waren von den Bürgerconventen ausgeschlossen. Auf verschiedene Petitionen an den Senat um Zulassung zu den Conventen waren sie stets abschläglich beschieden worden. Da begab es sich, daß gleich nach der französischen Zeit eine große Anzahl respectabler Herren aus der Neustadt uneingeladen in dem Versammlungssaal der Bürgerschaft auf der alten Börse erschien, mit der Erklärung, daß sie an den Berathungen Theil zu nehmen wünschten und daselbst bleiben würden. Die Bürgerschaft schickte darauf eine Deputation an den Senat mit der Anfrage, was geschehen solle, da die Neustädter nicht wieder fort zu bringen seien. Der Senat erklärte, daß dann die Neustädter bleiben könnten und dem St. Martini-Kirchspiel beizugesellen seien. Seitdem hieß es stets bei Nennung der vier Kirchspiele: „St. Martini und die dahin verwiesene Neustadt."

Die Zeit der Versammlung war stets auf 3 Uhr Nachmittags angesetzt. Man sah dann die Aeltermänner, welche Vormittags eine Berathung gehalten und sodann ein Diner eingenommen hatten, in feierlichem Zuge, zwei bei zwei, vom Schütting über den Marktplatz nach der alten Börse sich begeben, worauf dann die Bürgerschaft ihre Plätze einnahm. Wenn somit die Bürgerschaft versammelt war, verfügte sich der Senat, welcher ein anderes Zimmer in der Börse einnahm, in die untere Halle derselben und setzte sich auf seine Stühle, welche etwa zwei Drittheile des ganzen Raumes einnahmen. Der Präsident sandte dann den „Silberdiener" (den alten Hirdes) in die obere Halle der alten Börse, in welcher sich die Bürgerschaft befand, wo dieser Diener die folgenden Worte sehr laut hineinzurufen hatte: „Ein Hochweiser Hochedler Rath läßt die Ehrliebende Bürgerschaft ersuchen, vor den Rathsstuhl zu treten." Dann stürmte die Bürgerschaft, wie eine Heerde Schüler nach Beendigung des Unterrichts, die Treppe hinab in die untere Halle. Nachdem sie sich gesetzt hatte, verlas der Syndicus des Senats dessen Mittheilung an die Bürgerschaft, worauf ein Syndicus der Aeltermänner, Bürgerworthalter, d. h. Protokollführer, auf halbem Wege dem Syndicus des Senats entgegen-

ging, um die schriftliche Mittheilung entgegen zu nehmen. Die Bürgerschaft erhob sich sodann, indem die vordere Reihe sich anständig verneigte, was die folgenden Reihen mehrentheils nicht für nöthig hielten, weil es doch nicht zu sehen war, und begab sich in die oberen Räume zur Berathung der Vorlagen.

Bei diesen Berathungen ging es ganz gemüthlich zu, wenigstens in der Regel. Sie wurden sehr würdig geführt, lange phrasenreiche Reden hielt Niemand, man sprach nur zur Sache und kam rasch zu einem Beschluß. Vertretung von Privatinteressen sind, meines Wissens, niemals vorgekommen, wohl aber ging oft viel Zeit verloren mit Streitfragen über die Competenz des Senats, weil eine geschriebene Verfassung, abgesehen von der vorerwähnten „nieven Eendracht", nicht vorhanden war, und die beiderseitigen Rechte des Senats und der Bürgerschaft auf Herkommen und besonderen Vereinbarungen beruheten, welche natürlich bei dem Eintreten neuer und ganz anderer Verhältnisse eine Menge Zweifel über das, was Rechtens sei, aufwirbelten. Dabei ergingen sich denn manche Advocaten und Aelterleute mit Vorliebe in bissigen Bemerkungen, die zwar Heiterkeit erregten, aber unnöthigerweise Verstimmungen und Weiterungen herbeiführten.

Da in jeder Deputation sich zwei Aeltermänner befinden mußten, wußte das Collegium fast immer, was der Senat beantragen werde. Es konnte daher vor dem Zusammentreten der Bürgerschaft die Vorlagen berathen und seine Ansicht feststellen. Auch pflegte es sich darüber zu vereinigen, welche Personen in zu wählende Deputationen zu bringen seien. Diese wurden dann auch fast immer gewählt, weil die Stimmen der übrigen Bürger sich zu sehr vertheilten. Die Folge dieser Einrichtung war, daß die Ansichten des Collegium der Aeltermänner gewöhnlich durchgingen, weil die andern Mitglieder der Bürgerschaft ganz unvorbereitet in die Berathung eintraten.

Da begab es sich, daß sechs bis acht jüngere „Bürger", wovon immer der eine oder der andere Mitglied einer der Deputationen war, deren Vorberathungen zu Senatsmittheilungen an die Bürgerschaft Anlaß gaben, auf den Gedanken verfielen, es ebenso zu machen wie das Collegium der Aeltermänner, nämlich wöchentlich ein Mal „im Stillen" zusammen zu kommen, sich über das in der Bürgerschaft zu Beschließende zu einigen, und ebenso auch die Wahlen für die Deputationen zu vereinbaren. Sie vertheilten sich dann im Convente nach allen Richtungen, und wenn der betreffende Gegenstand zur Sprache kam, so folgten sich

ein halbes Dutzend wohl vorbereitete Redner in der Discussion, und da solches von allen Seiten her der Fall war, erschien deren Ansicht als die „allgemeine Meinung". Für die Deputationswahlen sprach jeder der Verbündeten unbefangen mit seinen Nachbaren, wodurch die Stimmen leicht gesichert wurden. Da diese jüngeren Bürger strenge das Geheimniß bewahrten, auch nur materielle Verbesserungen erstrebten und veralteten Maximen entgegentraten, beherrschten sie eine Reihe von Jahren den Convent zum Entsetzen der seitherigen Leiter der Bürgerschaft, die keine Ahnung davon hatten, was „im Stillen" vorging.

Gingen die Berathungen und Beschlußfassungen in den Bürgerconventen auch ziemlich rasch von statten, so waren sie doch ungemein ermüdend wegen des geschäftlichen Verfahrens.

Wenn nämlich die Bürgerschaft ihre Beschlüsse gefaßt hatte, setzte sich der Bürgerworthalter in eine Ecke des Saales, um die Mittheilung an den Senat zu entwerfen. Nachdem dieses geschehen, fand die Verlesung, Erörterung und sodann die Genehmigung statt, worauf die Reinschrift vorgenommen wurde. Diese Procedur erforderte oft lange Zeit, während welcher es gestattet war, zu rauchen, so daß das Local bald mit unerträglichem Dunst gefüllt war. War endlich die Bürgerschaft fertig, dann ließ sie sich bei dem Senat „anmelden." Dieser begab sich dann in den unteren Börsenraum und ließ durch den Silberdiener wiederum die Bürgerschaft ersuchen, „vor den Rathsstuhl zu treten". Die Bürgerschaft folgte der Einladung, und wurde ihr Beschluß darauf durch den Bürgerworthalter vorgelesen mit der unwandelbaren Anrede: „Magnifici, feste, hochgelahrte, edle, hoch- und wohlweise Herren und Obern." Nachdem das Schriftstück dem Syndicus des Senats auf halbem Wege übergeben war, und dieser sich wieder gesetzt hatte, sagte der Präsident des Senats: „Ich ersuche die Ehrliebende Bürgerschaft, auf eine kurze Zeit abzutreten." Dieselbe begab sich dann in die obere Halle und vertrieb sich die Zeit so gut sie konnte, das heißt, man langweilte sich entsetzlich. Da Keiner die Versammlung ohne ausdrückliche Genehmigung des Präsidenten des Senats verlassen durfte, und die Hüte und Röcke nicht früher als am Schluß zu erhalten waren, mußte ein Jeder ausharren, bis der Senat die Bürgerschaft entließ. Dauerte die Berathung des Senats lange, dann pflegten viele Bürger ohne Ueberrock und Hut sich in den der alten Börse gegenüber liegen-

den Stadtweinkeller zu begeben, und daselbst in den kleinen gemüthlichen Priölken weiter Rath zu pflegen oder sich zu amüsiren.

Waren die Erklärungen der Bürgerschaft nach Ansicht des Präsidenten unverfänglich, so blieb der Senat in dem unteren Raume der Börse. Der Präsident forderte dann den Senat auf, unter die Krone zu treten, das heißt unter den großen Kronleuchter, weil man hier besser lesen konnte, was die Bürgerschaft eingereicht hatte. Schien aber die Erklärung problematischer Art, dann begab sich der Senat wieder in seine Zimmer, um seine Beschlüsse zu fassen, was dann mehr Zeit erforderte. Wenn dieses geschehen war, wurde die Bürgerschaft wieder vor den „Rathsstuhl" berufen und ihr der finale Beschluß des Senats durch den Syndicus vorgelesen, und sie dann von dem Präsidenten „mit den besten Wünschen für das Wohl unseres Gemeinwesens" „entlassen".

Dieser „Rathsstuhl", ein Prachtstück der Holzschnitzerei, existirte schon lange nicht mehr; dennoch blieb man bei der altgewohnten Redeweise, bis die neue Zeit die alten Formen fortwischte. Der schöne „Rathsstuhl", von welchem leider nur ein Bruchstück durch einen Zufall erhalten ist, wurde bald nach der französischen Zeit in einem Anfall von pietätloser Sparsamkeit zu Brennholz verkauft. Seitdem saß der Senat, der Bürgerschaft gegenüber, auf gewöhnlichen, recht ordinären Lehnstühlen.

War der Bürgerconvent wegen seiner langen Dauer auch überaus lästig, sowohl für den Senat als für die Bürgerschaft, so hatte er doch das Gute, daß an einem Tage ein Beschluß über viele Gegenstände zu Stande kam. Für die einfachen Verhältnisse jener Zeit genügte der Bürgerconvent vollkommen.

An die Schilderung der Einrichtung des Bürgerconvents mag sich auch eine Darstellung der Wahl eines Senators und seiner Einführung in den Senat knüpfen, da auch diese Procedur der Vergessenheit bereits anheimgefallen zu sein scheint.

Es war selten, daß die allgemeine Meinung eine bestimmte Persönlichkeit für die Wahl in den Senat bezeichnete. Fast immer handelte es sich um zwei, drei oder mehr Männer, die man ins Auge faßte. Man war um so mehr darüber im Ungewissen, als im Senat über die zu Wählenden niemals vorher gesprochen wurde, und auch nicht gesprochen werden konnte, weil die Meinungen im Senat sehr verschieden waren, und in jener Zeit Rücksichten auf Verwandtschaften und Familieneinfluß in hohem Grade vorwalteten. Die Last der Arbeit drückte damals nicht wie

später, und genügten einige wenige wirklich tüchtige Männer, um die Regierungsgeschäfte wahrzunehmen. Die Hälfte des Senats wurde bei den Gerichten verwendet. Da nun höchst selten Jemand aus der Bürgerschaft Gelegenheit hatte, sich als zu Regierungsgeschäften besonders geeignet hervorzuthun, so richtete sich die Aufmerksamkeit gewöhnlich auf für „tüchtig" gehaltene Männer, die in näheren Beziehungen zu Senatsfamilien standen, jedoch nicht durch zu nahe Verwandschaftsgrade von der Wahl ausgeschlossen waren. Es hatte dieses zur Folge, daß die Freunde und Verwandten solcher Männer zahlreich den Wahlconvent besuchten.

Der Wahlmodus bestand darin, daß die Bürgerschaft aus ihrer Mitte zwölf Bürger zu Wahlmännern erwählte. Diese traten, Angesichts der ganzen Bürgerschaft, mit dem Senat zusammen, um aus ihnen und dem Senat durch Würfeln die acht Wahlherren zu ermitteln. Der Senat würfelte feierlich nach der Reihe, und wurden diejenigen vier, welche die wenigsten Augen geworfen, als Wahlherren bestimmt. Sodann würfelten die zwölf Herren aus der Bürgerschaft, und traten diejenigen vier, welche am wenigsten Augen geworfen hatten, mit den vier Herren aus dem Senat zusammen, um diesem drei Candidaten zur Auswahl vorzuschlagen. Die vier Wahlherren aus der Bürgerschaft waren dabei nicht wählbar in den Senat.

Die Nichtwählbarkeit der vier bürgerschaftlichen Wahlherren war die Pointe, um welche sich das Intriguenspiel in der Bügerschaft drehte. Wer sich für die Wahl des Herrn A. interessirte, suchte dessen Concurrenten B., C. und D. und daneben die Freunde von A. unter die Wahlmänner zu bringen, und ebenso machten es die Freunde der anderen Wahlcandidaten, in der Hoffnung, daß der Gegner sich unter die vier Wahlherren würfeln werde. So kam es denn, daß gewöhnlich sämmtliche Wahlcandidaten sich unter den zwölf Wahlmännern befanden.

Die Wahl dieser Zwölf fand durch kleine drei Zoll lange und ein Zoll breite Wahlzettel statt, deren Sortirung und Zählung auf dem Dirigententische eine geraume Zeit in Anspruch nahm. Dabei kam es einmal vor, daß einer der sortirenden Herren von einem Husten befallen wurde, wodurch die schon sortirten Zettel einer Staubwolke gleich durch einander flogen.

Nachdem die acht Wahlherren sich über drei dem Senate vorzuschlagende Candidaten geeinigt hatten, wurden die Namen derselben

dem Senate überreicht, welcher dann nach Stimmenmehrheit aus ihnen das neue Mitglied erwählte.

Gleich nachdem dieses geschehen war, wurde den acht Wahlherren ein glänzendes Diner in der Güldenkammer des Rathhauses servirt, wobei es gewöhnlich sehr heiter herging. Nach alter Sitte mußte ein Mitglied der Familie des Erwählten bei diesem Mahle, etwa zur Bratenzeit, erscheinen, um den Wahlherren den tiefgefühlten Dank des neuen Senators zu bezeugen, und dabei mit jedem der acht Wahlherren ein Glas Rheinwein (und zwar von dem alten, schweren und sauren Rüdesheimer) leeren, was denn in der Regel des Guten zu viel war. Daher kam es denn, daß dieser Danksager den Namen „Schwein“ erhielt. Dennoch wurde es als eine besondere Ehre betrachtet, „das Schwein zu machen.“

Während die Wahlherren gemüthlich tafelten, trug sich das Folgende im Hause des Erwählten zu. Ich folge dabei den Vorgängen bei meiner Erwählung und Einführung am 16. und 17. Februar 1841, mit dem Bemerken, daß seitdem das Verfahren allmählich eingeschränkt worden ist, bis nach Einführung der neuen Verfassung die alte Sitte als veraltet abgeschafft wurde.

Da man für gut gefunden hatte mich nicht unter die Wahlmänner zu bringen, und alle zwölf zu meinen speciellen Freunden gehörten, konnte ich über den Wunsch der Bürgerschaft nicht im Zweifel sein, eilte daher nach Hause, aß mit den Meinigen zu Mittag, ließ etwas aufräumen und versah mich mit 25 bis 30 holländischen Gulden. Die Sitte verlangte nämlich, daß die ersten Boten, welche die Nachricht der Erwählung überbrachten, einen halben Thaler erhielten, und da es damals keine bremische halbe Thaler gab, traten die holländischen Gulden an deren Stelle. Nachmittags sah ich einen Haufen Männer über die Brücke rennen, und im Nu füllte sich mein Haus und Empfangszimmer mit einer großen Zahl die Hände ausstreckender Männer. Die Gulden waren bald ausgegeben, aber das Drängen und Schreien in pöbelhafter Weise nahm noch zu, bis meine Küper und Arbeitsleute die wilde Menge mit Gewalt auf die Straße spedirten. Nun erschienen Freunde und Verwandte, um die Ordnung zu handhaben, die Gratulanten in das Empfangszimmer zu weisen und sie auf den Abend zur Soirée einzuladen. Der Strom war aber so arg, daß fast Niemand zu Wort kam, und fast Alle nach einem raschen Händedruck durch die Nachfolgenden wieder aus dem Zimmer hinausgedrängt wurden. Als

der Strom der Gratulanten sich gegen 6 Uhr minderte, wurden eine Menge großer Körbe mit Kringeln, Bitternüssen und anderem Gebäck, Eis u. s. w. ins Haus getragen; denn es war Gebrauch, daß Bäcker und Conditoren nach Belieben, und zwar oft genug ihre alten Vorräthe, ohne weiteres dem Erwählten ins Haus schickten. Ebenso erschienen alle Lohndiener, von denen meine Freunde mit Mühe einen Theil wieder fortschickten, weil dieselben sich einander im Wege standen. Vom Rathsweinkeller wurde der unvermeidliche alte saure Rheinwein in reicher Fülle hergesandt. Um 7 Uhr fingen die Geladenen mit ihren Damen im reichsten Schmuck an einzutreffen, und gegen 8 Uhr machten die gewöhnlich stark angeheiterten acht Wahlherren mit dem „Schwein" ihre Erscheinung. Sobald dieses geschehen war, versahen sich alle Anwesenden mit einem Glase Rheinwein, worauf der Präsident des Senats das Wohl des Neuerwählten ausbrachte. Unmittelbar darauf toastete der Syndicus des Senats auf das Wohl des Senats und der Bürgerschaft, und schließlich dankte der Neuerwählte den Wahlherren und trank auf Bremens Wohl. Später, als es keinen Syndicus des Senats und auch keine Wahlherren im alten Sinne mehr gab, fiel der zweite Trinkspruch sowie der dritte aus, indem der Neuerwählte beide Trinksprüche zu vereinigen suchte. Die Herren, mit Ausnahme einiger weniger, welche Karten spielten, trennten sich damals nicht von den Damen, und gegen 11 Uhr war alles vorbei. Freilich war an Ruhe und Schlaf nicht zu denken, weil verschiedene Nachtmusiken sich vernehmen ließen, und die Küper es sich nicht nehmen lassen wollten, während der Nacht das Haus äußerlich mit Flaggen zu schmücken.

Am andern Morgen 9 Uhr sollte die „Aufführung" stattfinden. Weil die Brücke über die große Weser durch Eisgang zerstört und die Verbindung zwischen Altstadt und Neustadt nur durch eine Nothbrücke hergestellt war, fand man es bedenklich den Zug über diese Nothbrücke wandern zu lassen. Es war daher bestimmt worden, daß die „Aufführung" aus dem Hause meines Freundes, des Consuls Friedr. Delius am Anschariikirchhof, zu geschehen habe. Zunächst war nun eine schwierige Frage zu entscheiden, nämlich die Kleidung. Es war Sitte, daß der neue Senator bei seiner Beeidigung vor Senat und Bürgern auf dem Rathhause in herkömmlicher Kleidung erscheine, nämlich in kurzen schwarzseidenen Kniehosen, seidenen Strümpfen und Schuhen mit goldenen Schnallen. Da es sehr kalt war, auch diese Herrlichkeiten während der Nacht nicht zu schaffen waren, erklärte ich in der gewöhnlichen Kleidung,

langen Beinkleidern und Stiefeln, zum Rathhause gehen zu wollen, was denn auch meine Nachfolger ohne weiteres ebenfalls thaten.

Um 9 Uhr waren der Senat, die Gelehrten, Kaufleute u. s. w. im Delius'schen Hause und die „Aemter und Zünfte" im daneben befindlichen Kramer-Amthause versammelt, und setzte sich nun der Zug nach dem Rathhause, unter dem Geläute der Glocken, in folgender Ordnung in Bewegung. Vorauf die Herrendiener in Galla, sodann der Senat mit dreieckigen Hüten (im Volksmunde Pusut genannt) auf den Häuptern, untermischt mit denjenigen Rechtsgelehrten, welche vor 1825 die Doctorwürde erlangt hatten und gleichen Rang mit dem Senat beanspruchten; dann folgten die Aeltermänner, ebenfalls mit dreieckigen Hüten bedeckt, sämmtlich zwei bei zwei, und zuletzt die beiden jüngsten Aeltermänner, unter welchen auch der neuerwählte Senator, der vor seiner Beeidigung noch nicht zum Rath gerechnet wurde. Sodann folgten die Gelehrten, Kaufleute, Amtsgenossen und sämmtliche Eingeladene und Nichteingeladene, denn es konnte sich dem Gefolge anschließen wer da wollte. Jedoch hielt man es für despectirlich, am Schluß des Gefolges einherzuschreiten; man ließ daher zwei Arbeitsleute in anständiger Kleidung das Ende des Gefolges bilden. Diese zwei nannte der Volksmund: „Scheenbrod un Darbrod."

Nachdem der Zug in der großen Halle des Rathhauses eingetroffen war, hielt der Präsident des Senats eine Ansprache, worauf der Neuerwählte den Rathmannseid in niederdeutscher Sprache, altem Herkommen gemäß, leistete, und zum Schluß der Syndicus des Senats Namens des neuen Senators eine Erwiederungsrede verlas. Nach Beendigung dieser Rede ging der Zug in derselben Ordnung, der neue Senator jedoch unter den Senatoren, zu den Versammlungslocalen zurück, wo die alterthümliche Bewirthung stattfand.

Mit dieser ging es folgendermaßen zu. Die Honoratioren befanden sich in meinem Falle in dem Delius'schen Hause, die Aemter u. s. w. im Kramer-Amthause. In beiden Häusern wurden Taufkringeln, Macronen und ähnliches Gebäck, sowie mancherlei Siebensachen, nebst Wein in verschiedenen Sorten und Havanna-Cigarren zum Besten gegeben, und von Zeit zu Zeit Teller mit Kringeln und Backwerk aus den Fenstern unter das versammelte Volk geschüttet. Der Neuerwählte hatte in beiden Häusern sich für die Ehre der Begleitung nach dem Rathhause zu bedanken, worauf auf sein Wohl getoastet und getrunken wurde. Es ging dabei in dem Raume, in welchem die „Aemter und

Zünfte" versammelt waren, sehr tumultuarisch, jedoch vergnüglich her, so daß wenige Stühle und Tische unversehrt blieben. Nachdem die Gäste sich entfernt hatten, wurden zu je 20 bis 25 die auf der Straße befindlichen Knaben in das Local gerufen und satt gefüttert, bis denn auch diese Fütterung ihr Ende erreichte. Zum Zeichen, wie weit es mit den Mißbräuchen dieser „Aufführungen" gekommen war, will ich hier die Quantitäten einiger Hauptverbrauchsartikel erwähnen, die ich zu bezahlen gehabt habe: 1086 Flaschen meistens feinen Wein, 25 Viertel-Kisten Havanna-Cigarren, 3024 beinahe einen halben Meter große Kringeln (Taufkringeln), 137 Pfund Bitternüsse, 159 Pfund feines Confect, 26 Pfund Vanille-Chocolade, 125 zerbrochene Weingläser; außerdem für Reparatur von zerbrochenen Stühlen und Tischen im Kramer-Amthause 39 Thaler und 3 Groten. Dabei ist zu erwähnen, daß es Sitte war, für Frau und Kinder zu Hause in den Taschen transportirbare Dinge mitzunehmen, was man „Isen" nannte, wodurch es möglich wurde, vorerwähnte Quantitäten von Gebäcken, Wein und Cigarren zu vertilgen.

Wenn das auf der Straße versammelte Volk Jemand mit geschwellten Taschen oder unsicheren Schrittes aus dem Locale kommen sah, schrie man ihm nach: „Het iset, het iset". Dieser Ausdruck und Gebrauch hat den folgenden Ursprung. Zur Zeit als Bremen eine Festung war, wurden im Winter Abtheilungen von Bürgern verwendet, um die Festungsgräben aufzueisen, und dabei auf Staatskosten mit Speise und Trank bewirthet. Dabei traf es sich denn wohl häufig, daß Manche des Guten zu viel bekommen hatten und nach Hause taumelten, oder ihre Taschen reichlich gefüllt hatten, worauf die liebe Jugend solchen Leuten nachrief: „Het iset, het iset." — Die noch jetzt herrschende Sitte, in geselligen Kreisen von dem Dargebotenen den lieben Kindlein daheim etwas mitzunehmen, ist daher eine Fortsetzung des beim Aufeisen der Festungsgräben Gebräuchlichen, und stammt mithin aus sehr alter Zeit als ganz besondere bremische berechtigte Eigenthümlichkeit.

Kurze Zeit nach Vollziehung dieses Acts der Einführung hatte der neue Senator den Mitgliedern des Senats und ihren Frauen, sowie den Wahlherren und ihren Frauen ein Diner zu geben, bei welchem allerseits der größtmögliche Glanz entwickelt wurde.

Ferner lag es der Frau des neuerwählten Senators ob, eine Rundfahrt zu den Frauen der vier Bürgermeister und der dreiundzwanzig andern Senatoren zu machen, wobei die Vorschrift stattfand, daß ihr Besuch von Niemand angenommen werde. Dagegen luden

dann die Bürgermeisterinnen und Senatorinnen nach der Reihe die Frau des Neuerwählten zum Thee ein, um ihre nähere Bekanntschaft zu machen. Man hatte damals noch mehr Zeit, als nach 1848. Endlich bestand die Einrichtung, daß dem neuen Senator von seinem ersten Jahresgehalt, welches, wenn ich nicht irre, aus 1560 Thalern bestand, tausend Thaler abgezogen wurden, zum Besten der Wittwe oder Erben des Verstorbenen, unter der Benennung „Nachjahr". Diese tausend Thaler wurden dann jedem Senator bei seinem Austritte aus dem Senat, oder bei seinem Tode seinen Erben zurückerstattet.

Es darf noch erwähnt werden, daß Jeder verpflichtet war, eine Wahl in den Senat anzunehmen, bei Verlust seines Bürgerrechts.

Wenngleich die Nothwendigkeit vorlag, dies Uebermaß von Festlichkeiten und Umständlichkeiten einzuschränken, so mag doch wohl bedauert werden, daß man die alten Formen so ganz und gar beseitigt hat, wie es durch die Bewegung von 1848 geschehen ist.

Nachtrag.

Ein Wort an meine Mitbürger.

Wenn mit der Errichtung des Norddeutschen Bundes die directe Vertretung Bremens bei außerdeutschen Staaten ihr Ende erreichte, und seitdem alle das Ausland berührende commercielle bremische Anliegen ihren Weg über Berlin einschlugen, womit zugleich der herkömmliche nachbarliche Streit verstummte, so blieb die Förderung der bremischen, mehr oder minder örtlichen, Interessen von Handel und Schifffahrt unverändert in der bisherigen Richtung der eigenen Fürsorge Bremens überlassen.

Es mag mir vergönnt sein hervorzuheben, worin diese Interessen vorherrschend bestehen, was zu deren Förderung geschehen, und was noch ferner zu diesem Behufe in Aussicht zu nehmen ist. Die örtliche Lage Bremens ist für den großen Seehandel keine günstige. Es mußte daher auf künstliche Weise geschaffen werden, was die Natur versagt hatte. Bis 1827 oder eigentlich bis 1830 mußten Seeschiffe, welche Güter für Bremen brachten, auf dem offenen Weserstrome entladen und auch ebendaselbst beladen werden, ohne anders als längs des Ufers einigen Schutz gegen Unwetter zu finden. Da wurde 1827 in Folge eines Vertrages mit Hannover der Bau des ersten Hafens zu Bremerhaven beschlossen und derselbe 1830 der Benutzung übergeben. Es stellte sich bald heraus, daß die Wahl der Oertlichkeit eine ungemein glückliche war, weil sich ergab, daß der Hafen sogar im Winter zugänglich blieb, indem das auch für die größesten Segel- und Dampfschiffe hinreichend tiefe Fahrwasser seewärts sich annähernd dem östlichen Ufer zum Meere erstreckte, so daß im Winter das Eis durch die

nördlichen und östlichen Winde, welche Frost zu bringen pflegen, westwärts aus dem Fahrwasser getrieben wird.

Die nächste Folge dieser günstig belegenen Hafenanlage war, daß der bremische Unternehmungsgeist sich auf den Bau sehr großer Segelschiffe warf, weil man erkannte, daß diese in wohlfeilerer Fracht fahren können als die kleineren Schiffe, wovon wiederum die Folge war, daß man vorzugsweise die Verbindung mit denjenigen überseeischen Häfen aufsuchte, welche schwere und viel Raum erfordernde Waaren in genügendem Maße zu liefern pflegen. Dadurch wurden derartige Waaren, namentlich Taback, Baumwolle, Reis, und später Petroleum, zu den eigentlichen bremischen Stapelartikeln. Es schloß das selbstredend nicht aus, daß auch alle die andern Artikel, welche den Welthandel bilden, Gegenstände des bremischen Seehandels blieben; allein die eigentliche Handelsgröße der Stadt concentrirte sich in seinen Stapelartikeln, in welchen es gelang, andere, im Uebrigen größere Weltmärkte zu überflügeln.

Staatsseitig wurden denn auch keine Kosten gescheut, um dem Aufschwunge der großen Schifffahrt und des Schiffbaues, deren Consequenzen klar vorlagen, Raum zu schaffen. Man vergrößerte den ersten Hafen zu Bremerhaven, baute bald einen zweiten und schließlich einen dritten Hafen, man wies treffliche Bauplätze am Ufer der Geeste zum Schiffbau an, und sorgte für ausgiebige Räumlichkeiten zum Lagern von Petroleum, unmittelbar am Hafen, wie an der Eisenbahn.

Der Aufwand, welchen der Staat für diese Anlagen machte, ist zwar groß, er hat aber seine Früchte reichlich getragen; denn in welchem Umfange der allgemeine Wohlstand sich gehoben hat, zeigt der Augenschein. Ohne jene voraussichtlich gemachten Anlagen würde der Aufschwung von Handel und Schifffahrt in dem vorliegenden Umfange unmöglich gewesen sein. Man wird aber nicht bei dem Bisherigen stehen bleiben dürfen; denn das Erhalten und Ausbilden dieser Anstalten, ohne welche Bremen weder seine Schifffahrt noch die großartige Gebahrung seiner Stapelartikel erhalten kann, erheischt nachhaltige Pflege, und bildet ein Hauptinteresse der bremischen Bestrebungen.

So glänzend auch die Hafenanlagen zu Bremerhaven sich bewährt haben, so haftet denselben doch ein Mangel an, der nie ganz zu beseitigen sein wird. Es ist das die Entfernung von Bremen.

Diese Entfernung macht es erforderlich, daß die Waaren zwischen Bremen und Bremerhaven entweder auf der Weser oder mittelst der

Eisenbahn transportirt werden, wodurch dem Handelsbetrieb Bremens nicht unerhebliche Kosten zur Last fallen, welche anderen am Meere belegenen Häfen erspart bleiben. Es kam nun darauf an, diese Kosten auf das geringste Maß herabzumindern. Es wurden daher die größesten Anstrengungen gemacht, die Weser von Bremen bis Bremerhaven oder auch nur bis in die Gegend von Brake, von wo an seewärts hinreichende Fahrtiefe bestand, auszutiefen, damit die Leichterfahrt regelmäßig zwischen den beiden Plätzen betrieben werden könne, und auch die kleineren Seeschiffe, welche den Verkehr mit Holland, Hamburg und den Ostseehäfen vermitteln, die Stadt zu erreichen vermochten. Die durch das verbesserte Fahrwasser ermöglichte regelmäßige und prompte Leichterfahrt erwirkte mäßige Frachten und hatte die weitere Folge, daß die mit dem Flußtransport concurrirende Eisenbahn genöthigt wurde, ihre Frachten ähnlich den Wasserfrachten zu stellen, wenn überhaupt ein namhafter Waarentransport der Eisenbahn zufallen sollte. Die Erhaltung des gedachten Fahrwassers ist daher die Bedingung einer gedeihlichen Benutzung der Hafenanlagen zu Bremerhaven, so wie die Sicherstellung eines wohlfeilen Transports sowohl zu Wasser als mit der Eisenbahn. So viel nun auch geschehen ist, das Fahrwasser der Weser von Bremen abwärts einigermaßen in Ordnung zu bringen und darin zu erhalten, so ist doch noch lange nicht genug gethan, um den Strom in denjenigen Stand zu setzen, den alle Wasserbautechniker als unzweifelhaft erreichbar erklärt haben, nämlich eine Fahrtiefe von durchweg zwölf Fuß herzustellen. Es mag zunächst hervorgehoben werden, daß eine größere Fahrtiefe der Weser die Verwendbarkeit größerer Leichterfahrzeuge zwischen der Stadt und den Häfen an der unteren Weser ermöglicht, daher niedrigere Frachten herbeiführen muß, sowie folgeweise ermäßigte Eisenbahnfrachten, und daher den Uebelstand der Entfernung der Stadt von ihrem Hafen wesentlich zu vermindern geeignet ist, ein Zweck, der niemals aus dem Auge verloren werden darf, und für dessen Sicherung keine Kosten zu scheuen sind.

Eine regelrechte Austiefung der Weser von Bremen abwärts bis zu etwa zwölf Fuß Fahrtiefe würde außerdem die großartigsten Folgen herbeiführen. Schon jetzt kommen jährlich über 1000 Seeschiffe von 50 bis 60, einzelne bis zu 70 Last Größe bis zur Stadt von den Niederlanden, Hamburg, Dänemark, Norwegen und Ostseehäfen. Letztere bringen vorherrschend Getreide und Holz, Beide recht eigentliche Stapel-

artikel für Bremen, die von außerordentlicher Wichtigkeit für die bremische Bevölkerung sind, weil Beide einer sehr großen Zahl Arbeiter eine gesunde und lohnende Beschäftigung gewähren. Kommen auch recht viele Holzschiffe bis zur Stadt, so müssen doch alle diejenigen Schiffe, welche über 60 Last groß sind, auf der unteren Weser Holz oder Getreide in Leichterfahrzeuge umladen, wodurch auf diese wenig Geldwerth habenden Artikel starke Kosten fallen, welche die Concurrenz mit andern Märkten bedeutend erschweren.

Würde aber die Weser in der erwähnten Weise vertieft, so würden fast sämmtliche Getreide- und Holzschiffe zur Stadt gelangen können, und beide wichtige Handelszweige eine ganz andere Gestalt gewinnen als seither. Aber nicht dieses allein, sondern vielmehr der ganze bremisch-europäische Handel würde eine vollständige Umgestaltung erfahren. In Hamburg beträgt der europäische Handel über 3/4 des Gesammthandels, in Bremen dagegen beträgt der europäische Verkehr nur 1/4 bis 1/3 des Gesammthandels, wobei noch zu bemerken ist, daß ein sehr großer Theil jenes Verkehrs aus Speditionsgütern besteht, welche mit den Lloyddampfern über Bremerhaven gesandt werden. Gewiß steht nichts im Wege, den europäischen Handel in Bremen zu derselben Entwicklung zu bringen, welche in Handelsplätzen, die durch die europäische Schifffahrt erreicht werden, besteht, sobald das vorhandene Hinderniß, die Umladung und Leichterfahrt, beseitigt würde.

Dieses Hinderniß ist, nach der Erklärung unserer Wasserbautechniker, zu beseitigen. Freilich hängt dieses nicht von Bremen allein ab; man darf aber, seitdem nachbarliche Eifersüchteleien nicht mehr bestehen, auf hülfreiche Mitwirkung rechnen. Ich kann daher nicht unterlassen hier auszusprechen, daß gleichwie Bremen seit mehr als dreißig Jahren bestrebt gewesen ist, die Weser für die europäische Seeschifffahrt fahrbar zu machen, und solches mit dürren Worten in den Verträgen vom 14. April 1845 mit Hannover und Oldenburg ausgesprochen hat, immerdar die bremische Handelspolitik und bremische Opferwilligkeit vor allen Dingen darauf gerichtet sein sollte, die Weser so weit auszutiefen und austiefen zu lassen, als die Natur der Dinge es irgend zuläßt.

Außer dieser wichtigsten Frage der Verbesserung der Fahrtiefe der Weser giebt es noch manche andere Dinge, welche während der letzten zehn Jahre theils nur angeregt, theils beschlossen und ausgeführt sind. Da die darüber erstatteten Berichte wohl äußerst selten, nachdem sie

von der Tagesordnung verschwunden, von den Mitgliedern der Bürgerschaft nachgelesen werden, und das größere Publikum nur oberflächlich davon Kunde erhalten hat, scheint es zweckdienlich zu sein, einige der erheblicheren Fragen hier zu berühren und in thunlichster Kürze dieselben zu erläutern.

Das Kriegsjahr 1866 hatte eine gewisse Erregtheit der Gemüther zur Folge, und da gleichzeitig Handel und Verkehr sich belebten, kamen allerlei Zweifel darüber auf, ob der Zukunft der bremischen Handelsinteressen auch gebührend Rechnung getragen werde, und ob namentlich die Eisenbahndeputation, da sie stets über jeden einzelnen Fall, wofür sie eine Bewilligung wünschte, besonders berichtete, nicht etwa zusammenhanglos in den Tag hineinwirthschafte. Senat und Bürgerschaft beauftragten nun die Deputationen für Eisenbahnen, Convoye und Straßenbau mit Berichterstattung über die bremischen Bahnhofsanlagen und die mit denselben in Verbindung stehenden Straßen und Landungsanstalten. Die vereinigten drei Deputationen erstatteten unterm 14. Juni 1867 einen sehr umfassenden Bericht über alle diese Fragen, aus welchem sich ergeben hat, daß die Bahnhofs-, Straßen- und Landungsanlagen allerdings nach einem bestimmten Plane und als ein harmonisches Ganzes behandelt sind, indem von Haus aus dahin gestrebt worden, den Hauptbahnhof nicht nur mit der Weser (Weserbahnhof) in Verbindung zu setzen, sondern auch über die Weser hinaus am Sicherheitshafen und Stadtgraben der Neustadt bis zur Caserne fortzuführen. Es wurde dargethan, daß dem zu jener Zeit sehr fühlbar werdenden Mangel an geeigneten Landungsplätzen innerhalb der Stadt unschwer abgeholfen werden könne, und regten die drei Deputationen die folgenden Projecte an:

1) Umwandlung des Stadtgrabens vom Stephanithor bis zur Weser in einen Hafen; Verbindung mit der Weser durch eine Schleuse zur Abhaltung von Hochwasser, und Ueberbrückung der Mündung für den Eisenbahnverkehr. An jeder Seite des Hafens würde Raum sein für einen 500 Fuß langen Schuppen, und könnte die eine Seite im Anschluß an den vorhandenen Weserbahnhof für die zur seewärtigen Ausfuhr bestimmten Güter verwendet werden, indem die leeren Waggons vermittelst der vorerwähnten Brücke auf die andere Seite geführt würden, welche Letztere dann lediglich für die wasserwärts ankommenden und landeinwärts

zu versendenden Waaren ausersehen sein würde. Da der Hafen eine Länge von etwa 1000 Fuß haben dürfte, würde an jeder Seite außer den Güterschuppen ein Raum von mehr als 400 Fuß zur freien Landung und Beladung verbleiben. Es wurde dem Bericht eine Zeichnung des Projects beigelegt mit dem Bemerken, daß auf diese Weise eine sehr erhebliche und bequeme Vergrößerung des Weserbahnhofs erlangt, und ein 800 Fuß langer Landungsplatz, in zwei Längen zu je 400 Fuß, geschaffen werden könne, sobald der zunehmende Verkehr solches wünschenswerth erscheinen lasse. Dabei wurde empfohlen, am Ufer der Weser wenigstens den Eingang zu dieser Hafenanlage nicht zu verbauen, damit nicht die künftige Ausführung dieser Hafenanlage erschwert werde. Nähere Details dieser leicht ausführbaren Anlage enthält der genannte Bericht.

2) Die drei Deputationen sagen sodann: „Der steigende Handel Bremens und die Erwägung, daß derselbe in Zukunft noch weit größere Dimensionen annehmen könne, als seither der Fall war, weisen darauf hin, daß ganz besonders dafür Sorge zu tragen sei, die Landungsplätze zu vermehren. Dazu bietet sich keine andere Gelegenheit dar als am Sicherheitshafen und am Stadtgraben der Neustadt. Es kam daher darauf an, die Entlegenheit jener Plätze dadurch unschädlich zu machen, daß man sie mit der Eisenbahn in Verbindung setzte, oder wenn man will, den Bahnhof um die Neustadt herum ausdehnt. Das konnte aber nur dadurch möglich gemacht werden, daß man eine Eisenbahnbrücke vom Weserbahnhof aus nach der Neustadt baute."

Die Eisenbahnbrücke ist daher ebenso unentbehrlich für den Bremischen Bahnhofsverkehr als für die Oldenburger Eisenbahn.

Der Bericht erörtert dann weiter, daß dem Mangel an Landungs- und Lagerungsplätzen dadurch abgeholfen werden könne, daß man das Ufer des Sicherheitshafens von der Weser bis zum Hohenthore mit einer 1400 Fuß langen Kajemauer versehen könne, daß ferner, wenn man das ganz überflüssige Theermagazin beseitige, noch 600 Fuß Weserufer zu Landungen zu verwenden seien, und zwar in der vortheilhaftesten Weise, weil nichts im Wege stehe, Eisenbahnstränge mit den Landungs-

und sich daran schließenden Lagerungsplätzen zu verbinden. Sollten auch diese Landungsplätze nicht mehr ausreichen, so würde der Stadtgraben zwischen den beiden Thoren der Neustadt, welcher zunächst für einen Holzhafen in Aussicht genommen ist, das Mittel zur weiteren Ausdehnung der Anstalten für Landen und Beladen der Schiffe darbieten. Die Deputationen sprechen dann aus:

„Es wird hieraus hervorgehen, daß, wenn nach den Anregungen und Anheimgaben der Eisenbahndeputation verfahren wird, für die fernere Entwickelung des bremischen Handels in dem St. Stephani Hafen, in dem Sicherheitshafen, in dem vorläufig so genannten Holzhafen zwischen den beiden Thoren der Neustadt, und in dem Außendeichslande im Norden des Sicherheitshafens sich auf Jahrhunderte hinaus ausreichende Landungs- und Verladungsplätze ergeben werden."

Es mag hier noch erwähnt werden, daß alle diese Landungsplätze nicht nur durch Fuhrwerk zum Waarentransport nach und von den Lagerhäusern in der Stadt, sondern zugleich zur Verladung mit der Eisenbahn und zum Empfang aus derselben benutzt werden können, welches Letztere bei dem Plane der bremischen Bahnhofsanlagen von Haus aus ins Auge gefaßt worden ist.

Gegen Schluß des Berichts wird ausgesprochen:

„Das Bedürfniß eines Holzhafens für Quadrathölzer, Balken .und Floßholz ist seit längerer Zeit anerkannt; denn der bedeutende Verkehr, welcher in andern Handelsplätzen mit Hölzern dieser Art in großem Umfange betrieben wird, kann in Bremen nicht aufkommen, so lange ein solcher geräumiger Hafen fehlt. Dieser Umstand führte zu einer Berathung der von der Convoyedeputation (Wasserbau) beantragten Errichtung eines Holzhafens zwischen dem Hohen- und Buntenthore. Man war der Meinung, daß für einen solchen Hafen unverzüglich gesorgt werden müsse, hielt aber den Eingang zu gedachtem Hafen vermittelst des Sicherheitshafens für Flöße ungeeignet und kam zu der Ansicht, daß es vorzuziehen sei, einen zweiten Eingang zum Sicherheitshafen, und zwar längs des Woltmershauser Deichs, anzulegen."

Die Deputationen stellten schließlich eine Reihe von Anträgen, die hier nicht weiter erwähnt zu werden brauchen. Nach Erstattung dieses Berichts beruhigte man sich, da nun nicht mehr bestritten werden

konnte, daß die Bahnhofsanlagen mit den Landungs- und Lagerungsanstalten in voller Harmonie stehen, und für die Errichtung von Häfen für die Schifffahrt, sowie für Holz genügender Raum vorhanden ist, wenn man dessen Verwendung nur nicht durch verkehrte Maßregeln erschwert oder gar verbaut, wie es leider mehrfach geschehen ist.

Bald darauf hatte die Eisenbahndeputation über die Vergrößerung resp. den Ausbau des Weserbahnhofs zu berichten. Dabei zeigte sich, daß sämmtliche Herren der Ansicht waren, daß das Weserufer ununterbrochen mit einer Ufermauer zu versehen sei und man darauf den Mittelschuppen des Weserbahnhofs zu stellen habe. Meine dringende Vorstellung, doch am Ende des Schuppens eine Länge von 50 Fuß freizulassen für den Fall, daß man über kurz oder lang die Anlage des von den drei Deputationen im Bericht vom 14. Juni 1867 erörterten und empfohlenen vorerwähnten St. Stephani Hafens in Betracht ziehen sollte, wurde einstimmig abgelehnt, weil man diesen Hafen einer sehr fernen Zukunft angehörend erachtete, und damit jenes, nach meiner Ansicht künftig bedeutsame Project auf lange Zeit begraben. Ich hörte dabei einmal die Worte: „Der Alte muß auch nicht immer seinen Willen haben“, und dachte ich nun zum ersten Male, daß mein Einfluß im Erbleichen sei, was sich später noch mehr bestätigen sollte.

Der Mangel an hinreichenden Landungs- und Löschplätzen in der Stadt machte sich mehr und mehr geltend. Als daher im Herbst 1870 die St. Stephani Gemeinde beabsichtigte, einen Theil der St. Stephani Kirchenweide, den sog. Melkerplatz, zu verkaufen, forderte der Senat, auf Veranlassung der Handelskammer, die Bürgerschaft unterm 7. November auf, ihm beizustimmen, daß der gedachte Platz für den Staat erworben werde (Kaufpreis 80,000 Ld'r.-Thlr.) und zwar zu dem Zweck, um die Ausführbarkeit einer 6 bis 7000 Fuß langen Hafenanlage auf der Kirchenweide sicher zu stellen, für den Fall, daß die Zunahme des bremischen Handels demnächst eine solche Anlage nothwendig machen sollte. Der Senat äußerte:

> „Er empfehle den Ankauf in der Ueberzeugung, daß die Zeit kommen wird, wo eine Anlage der bezeichneten Art für unsere Handels- und Schifffahrtsinteressen in hohem Grade nützlich sich erweisen muß, und daß es dann sehr zu beklagen sein würde, wenn die günstige Gelegenheit, voraussichtlich sich das dazu erforderliche Areal zu sichern, unbenutzt geblieben wäre.“

Man besorgte daher, daß die großen Wasserflächen, die man in den Stadtgräben bei St. Stephani und um die Neustadt herum, die nur einer Regulirung und einer Ufereinfassung bedurften, um für die Schifffahrt benutzbar zu werden, sowie in dem im Bau begriffenen, fast 2000 Fuß langem Woltmershauser Canal, besaß, noch einer Ergänzung bedürfen könnten, und that sehr wohl daran, die Ausführbarkeit dieser Hafenanlage mindestens sicher zu stellen. Nachdem die mit Berichterstattung über die Frage beauftragte Deputation für Häfen und Eisenbahnen sich zu Gunsten des Ankaufs ausgesprochen hatte, wurde der Ankauf des Melkerplatzes beschlossen und ausgeführt. Für Hafenanlagen in der Stadt war nun denklich für alle Zukunft Raum genug vorhanden, oder wenigstens das Nöthige vorgesehen, um jederzeit beliebige Räumlichkeiten in den Verkehr ziehen zu können.

Eine ähnliche Besorgniß wegen Raummangels machte sich gleichzeitig hinsichtlich der Häfen zu Bremerhaven geltend. Man war daher nach 1866 bemüht, von der Krone Preußen, an welche das vormalige Königreich Hannover übergegangen war, eine Vergrößerung des Bremerhaven-Areals zu erwirken; das Resultat war der Abschluß des Vertrags vom 8. December 1869.

Das „alte" gleichwie das „neue" Bassin zu Bremerhaven waren schon in den Jahren 1866 und 1867 mehrfach vollständig überfüllt, wobei die große Zahl mit Petroleum beladener Schiffe als eine schwere Gefahr für das übrige im Hafen befindliche Eigenthum sich geltend machte. Die Deputation für Häfen u. s. w. beschäftigte sich daher mit dem Gedanken, falls es gelingen sollte, eine Vergrößerung des Areals zu erwirken, von dem „neuen" Bassin aus einen Schifffahrtscanal nach dem neuen Areal anzulegen und auf diesem einen Hafen und Lagerplatz für Petroleum zu errichten. Als der Zuwachs an Areal gesichert war, wurde ernstlicher an die Berathung der Anlage eines Hafens für Petroleumschiffe gegangen. Dabei gewann die Besorgniß Boden, daß durch irgend einen Unfall der Schleuse des neuen Bassins eine Zerstörung widerfahren könne, wodurch dieser Hafen auf mehrere Jahre unbenutzbar werden würde. Man erwog daher, ob dem Petroleumhafen nicht eine Schleuseneinfahrt auch von der Weser beigegeben werden könne. Es ergab sich, daß eine solche Schleuse nur in einer Entfernung von 1100 Meter von der Schleuse des neuen Bassins errichtet werden könne, was denn die Nothwendigkeit einer erheblichen Ausdehnung des „Petroleumhafens" zur Folge haben würde.

Zu jener Zeit, 1869/1872, standen verschiedene von Bremen ausgehende Eisenbahnen in naher Aussicht, und zwar die Venlo-Hamburger Bahn mit directer Abzweigung nach Cöln, wodurch das Handelsgebiet des Rheines bedeutend näher gerückt wurde, sodann die besonders auf Anregung der Handelskammer im Bau begriffene Langwedel-Uelzener Bahn, welche Berlin und Schlesien u. s. w. Bremen näher zu rücken bestimmt war, und endlich schwirrten noch verschiedene andere Bahnprojecte in der Luft umher. Die Erwägung dieser Sachlage bestärkte die Deputation in der Bearbeitung des größeren Hafenprojects, worüber sie am 3. Februar 1872 ausführlich berichtete. Sie erwähnt in ihrem Berichte:

„Die Errichtung neuer Eisenbahnlinien nach bis jetzt von unserer Kaufmannschaft nur wenig cultivirten Handelsgebieten läßt nicht bezweifeln, daß in Kurzem dem bremischen Handel noch erhebliche Erweiterungen bevorstehen. Alles dieses rief den Gedanken hervor, daß unsere Schifffahrtsanstalten durchaus gleichen Schritt mit der Ausdehnung unserer Handelswege nach dem Inlande halten müßten, und daß nicht der Fall eintreten dürfe, daß unsere Häfen nicht die Schiffe aufzunehmen vermöchten, welche die Waaren für unsere vermehrten Absatzwege bringen."

So entstand dieser dritte Hafen, welcher den Namen „Kaiserhafen" erhalten hat. Anfangs als Binnenhafen für Petroleumschiffe bestimmt, führte die Ersprießlichkeit, ja im Grunde die Unerläßlichkeit einer zweiten Schleuse zu einer Verlängerung des Hafens, und da die Ufermauern nicht mehr kosten, wenn sie etwas weiter von einander entfernt errichtet werden, mithin für eine Verbreiterung des Hafens nur die Kosten der Erdaushebung in Betracht kommen, so entstand das Project des Kaiserhafens wie es jetzt ausgeführt worden ist, unter weiterer Motivirung wie oben. Waren doch 1871 mehrere Male beide Häfen zu Bremerhaven so sehr überfüllt, daß viele Schiffe auf der Rhede umgeladen werden mußten.

Die Jahre 1872 und 1873 erhöhten allerorten im deutschen Reiche die Lebhaftigkeit des Speculirens und den Thatendrang der Bevölkerung. Die Gründerperiode, die so viel Unheil über Deutschland brachte, ging an dem solideren Bremen fast spurlos vorüber. Dagegen erschöpfte man sich in Projecten aller Art, die zum guten Theil dem Staate auferlegt werden sollten. Man beschloß die Errichtung der Wasserkunst und Wasserleitung, und einer neuen Brücke über die Weser (Kaiserbrücke)

mit einer doppelten Drehöffnung, damit während einer Stunde in der Nacht dieselbe geöffnet werden könne, um Schiffe mit festen Masten und bei den oft Monate anhaltenden höheren Wasserständen von 8 bis 10 Fuß auch Schiffe mit niedergelegtem Maste sowohl nach den bestehenden Landungsplätzen an der großen Weser, als auch an der kleinen Weser durchlassen zu können. Man schuf den schönen Bürgerpark aus Privatmitteln und errichtete eine große Zahl milder Stiftungen. Der 1864/65 gegründete Verein zur Rettung Schiffbrüchiger gewann eine große Ausdehnung und verbreitete sich über ganz Deutschland. Man baute mehrere Kirchen mit kirchlichen Mitteln und durch Privatbeiträge. Endlich wurden die Versäumnisse früherer Zeiten dadurch gutgemacht, daß der Staat eine Reihe großartiger Schulgebäude aufführte; auch wurden zwei neue Begräbnißplätze mit einem Kostenaufwand von nahezu 2 Millionen Mark eingerichtet. Das alles war sehr lobenswerth; allein man ließ es bei diesen nützlichen Dingen nicht bewenden, und überbot sich nun auch darin, daß man die bestehenden und sich sehr gut bewährt habenden Eisenbahnanlagen ganz umzugestalten suchte. Man verlangte den Abbruch des großen Hauptbahnhofs, um ihn weiter entfernt von der Stadt wieder aufzubauen, und entwarf dutzendweise Bahnhofsprojecte; man wünschte die Weserbahn um 10 bis 12 Fuß höher gelegt zu haben, damit alle dieselbe berührenden Straßen unter der Bahn durchgeführt werden könnten, weil man es lästig fand, bei dem Passiren eines Zuges einige Minuten warten zu müssen; ferner wünschte man, daß die Eisenbahnbrücke entsprechend höher gelegt würde, um die Drehöffnungen beseitigen zu können, gegen welche seltsamer Weise sich eine große Animosität ausbildete. Alle diese, enorme Geldmittel erfordernden Ansinnen, deren Bekämpfung den leitenden Behörden große Last und Mühe bereiteten, schliefen glücklicher Weise ein, als die Lähmung des Handels eintrat und mit ihr eine Knappheit der bremischen Finanzen.*) Das Fieber, Neuerungen

*) Die Knappheit der bremischen Finanzen wurde hauptsächlich dadurch hervorgerufen, daß 1866 der Norddeutsche Bund die bremischen Posten und den Wechselstempel an sich nahm, und die Taxen für Bürgerrecht aufgehoben werden mußten, wodurch der Staatscasse ein Ausfall von jährlich ca. 600,000 Mark erwuchs. Eine ähnliche Summe hatte Bremen dem Bund resp. dem Reich dafür zu entrichten, daß es außerhalb der Zolllinie verblieb. Diese 1,200,000 Mark jährlich wurden ganz getrost der Staatscasse überlassen, ohne dafür, wie es hätte sein sollen, diese Ausfälle durch besondere Steuern zu decken. Statt nun für das Reich extra zu steuern, sollte der Ausfall durch Ersparungen ausgeglichen werden. Dabei ist nun auch nichts zu erinnern; doch

respective Verbesserungen zu machen, beschränkte sich keineswegs auf die Laienwelt, sondern wucherte auch in den höheren technischen Regionen. Von Berlin und Hannover wurde dargelegt, daß die bisherige Einfahrt des Oldenburger Gleises in unsern Hauptbahnhof absolut unzulässig sei, und deshalb dieser ganz umgestaltet werden müsse; Letzteres auch schon wegen des gestiegenen Verkehrs. Mit der Lähmung des Handels ist auch die Hitze der Techniker verflogen, und harrt man nun ruhig bis auf weiteres.

Wie schon erwähnt, die Kaiserbrücke war und zwar mit einer Drehöffnung für die große und einer zweiten für die kleine Weser beschlossen und mit dem Bau der Pfeiler für die Drehjoche begonnen worden. Da regte im April 1873 die Bürgerschaft an, ob es nicht vorzuziehen sei, die neue Brücke etwas erhöht und als feste Brücke ohne Oeffnung zu erbauen, und gleichzeitig richtete die Handelskammer zwei Vorstellungen an den Senat zu Gunsten der festen Brücke ohne Oeffnung. Man glaubte, der Landverkehr erheische diese Rücksicht, zumal wenn ein Bahnhof für eine Hauptbahn (Frankfurt-Marburg-Bielefeld-Bremen, wovon damals die Rede war) im Westen der Neustadt errichtet werden sollte, und während der Nacht zur Zeit der Oeffnung der Brücke grade Züge einträfen, so daß die mit denselben ankommenden Personen dann die neue Brücke nicht passiren könnten, vielmehr genöthigt wären die alten Weserbrücken zu benutzen. Es wurde ferner geltend gemacht, daß eine feste Brücke um Einiges (6—7 Fuß) breiter gebaut werden könne, was man für sehr wichtig hielt. Der Senat wollte anfangs auf die Idee nicht eingehen, weil dadurch die altbremischen Landungsplätze an beiden Flußarmen sehr wesentlich beeinträchtigt werden würden, und ein Ersatz derselben zur Zeit nicht vorhanden sei. Er bemerkte (18. Juli 1873) dabei, „daß die Ersparung an Kosten durch Beseitigung der Drehjoche etwa 100,000 Mark betragen dürfte, man sich aber sagen müsse, daß die

sollte man das Ersparungssystem nicht dahin ausdehnen, daß man die tüchtige Instandhaltung der commerciellen Anlagen beschränkt, oder die Ausführung von Anlagen unterläßt, welche den Zweck haben, Handel und Verkehr, mithin den Wohlstand und die Steuerfähigkeit der Bevölkerung zu heben. Bremen hat wahrlich Ursache, in dieser Beziehung nicht zu kargen. In den vierziger Jahren war die Finanzkraft Bremens unendlich schwächer als jetzt, aber dennoch ging man muthig ans Werk, dessen Früchte man nun genießt. Ausgaben für Anlagen, die den Handel und Verkehr heben oder auch neue Handels- und Erwerbszweige heranziehen, sind das sicherste Mittel, die Staatseinnahmen zu vergrößern.

Beschaffung genügender neuer Löschplätze weit mehr als eine Million erfordere, daß mithin der Brückenbau in Wirklichkeit durch den Wegfall der Drehjoche sehr erheblich vertheuert werden wird.“ Die Bürgerschaft beharrte aber Ende Juli bei ihrer Ansicht, welcher der Senat nun, so sehr ich mit meinen Collegen aus der Kaufmannschaft auch vor einem für die bremische Schifffahrt so verhängnißvollen Beschluß warnte, auch seinerseits beitrat. So war denn nun beschlossen, die ganze Schifffahrt mit festem Maste von den altbremischen in der Mitte der Stadt belegenen Löschplätzen, die beinahe ein Jahrtausend der Seehandelsstadt gedient hatten, und bis dahin, abgesehen von den am Weserufer belegenen Packhäusern, ausschließlich zum Landen und Abladen von Waaren für den allgemeinen Verkehr verwendet wurden, gänzlich auszuschließen, zum guten Theil aus Rücksicht für eine Eisenbahn-Möglichkeit, die seitdem längst in völlige Vergessenheit gerathen ist. Ich muß gestehen, daß, als dieser Beschluß (Ende Juli 1873) gefaßt wurde, es mir klar war, daß mein Einfluß zu Ende sei, und ich eine erhebliche Wirksamkeit nicht mehr ausüben könne.

Da die beiden Pfeiler, auf welchen die Drehjoche für beide Weserarme ruhen sollten, bereits im Bau so weit vorgeschritten waren, daß sie nicht mehr entfernt werden konnten, sind sie beibehalten, und werden auf lange Zeit ein Denkmal der zeitweiligen Ungunst der Drehjoche darstellen. Wenn die Drehjochfrage vergessen ist, wird man schwer begreifen können, weshalb drei Pfeiler, ziemlich colossaler Construction, so nahe bei einander aufgeführt seien.

Unterm 28. Januar 1874 beschloß die Bürgerschaft:

> „Sie ertheilt der Deputation für Häfen und Eisenbahnen den Auftrag, ein speciell auszuarbeitendes Project über die Verbindung des Sicherheitshafens mit dem Neustadtsgraben (zwischen den beiden neustädtischen Thoren) und Herrichtung des Letzteren zu einem Holzhafen vorzulegen; sie spricht dabei den Wunsch aus, daß dieselbe sich an die früheren Projecte nicht gebunden halte, namentlich auch prüfen möge, ob nicht ohne eine Drehbrücke (!) beim Hohenthore den Erfordernissen Genüge geleistet werden könne.“

Unterm 6. Februar trat der Senat diesem Beschlusse bei.

Seit einer Reihe von Jahren hatte die Deputation für die Convoye (Wasserbau) wiederholt über die Errichtung eines Holzhafens an der fraglichen Stelle berichtet, es war aber bald aus dem einen bald aus

dem andern Grunde nie zu einem Beschluß gekommen. Jetzt hielt man die Sache aber für dringend, da ein entschiedener Nothstand vorlag, und wünschte nun zum Schluß zu kommen.

Dieser Auftrag war mir sehr erwünscht, weil ich in der Herstellung dieses „Holzhafens" die Möglichkeit erkannte, den Mißgriff bei der Kaiserbrücke wieder gut zu machen. Die Deputation ergriff diese Aufgabe mit großem Eifer, und erstattete am 20. November 1874 über das Ergebniß ihrer Arbeit einen ausführlichen Bericht. In demselben sagt sie:

> „Die Deputation vergegenwärtigte sich, daß es darauf ankomme, eine Anlage in Vorschlag zu bringen, welche dem gegenwärtigen Bedürfniß entspreche, zugleich aber künftige Erweiterungen nicht ausschließe, und nicht minder es thunlich erscheinen lasse, jederzeit an der Stadtseite ähnliche Landungseinrichtungen zu treffen wie sie bereits am Sicherheitshafen bestehen, und zwar sobald sich ein Erforderniß dafür geltend mache."

Der Antrag ging daher dahin, die circa 3000 Fuß lange Fläche zwischen den beiden Thoren der Neustadt zu vertiefen, die auszuhebende Erde zur Aufhöhung des fast werthlosen Areals des Neustadtwalls zu verwenden, um dieses demnächst als Lagerplätze zu benutzen, das Ufer des Stadtgrabens an der Stadtseite zu begradigen, um dasselbe zum Landen einzurichten, eine Begradigung des Ufers der Außenseite der Zukunft zu überlassen, weil die gekrümmte Uferlinie dem Auftragen oder Aufziehen von Holz und andern Waaren für den der Zolllinie einzuverleibenden Gebietstheil kein Hinderniß bereite. Die Deputation bemerkt dazu:

> „Das stadtseitige Ufer könnte eintretenden Falls künftig einen ausreichenden Ersatz für die Minderbenutzung der Schlachte bilden. Die Lage eines Landungsplatzes längs dieses Ufers würde im Hinblick auf die vielen Packhäuser in der Neustadt, und die directe Verbindung mit der Altstadt und dem Bahnhofe vermittelst der Kaiserbrücke eine ungemein günstige sein. Wenn die Deputation sich diese Andeutung gestattet, so hat damit nur bemerkt werden sollen, daß der Raum für eine solche Anlage vorhanden ist, und daß diese jederzeit, so bald es beliebt werden sollte, ausgeführt werden kann, weil der ganze in Betracht kommende Grund und Boden Eigenthum des Staats ist."

Außerdem wurde angeführt, daß der gedachte Landungsplatz mit den Gleisen des Bahnhofs am Sicherheitshafen in Verbindung gesetzt werden könne, mithin die größtmöglichen Vortheile für den Verkehr darbiete.

Die Deputation setzte sodann auseinander, daß bei dem Holzhafen es sich nicht allein um Unterbringung von Holzflößen handle, sondern nicht minder um das Entladen und Lagern von Quadrathölzern, Balken und Dielen, welche mit Seeschiffen mit festem Maste nach Bremen gebracht würden, und daß daher, um diese Schiffe in den Holzhafen gelangen zu lassen, es unerläßlich sei, in den Hohenthors-Damm eine eiserne Drehbrücke oder mindestens eine Klappenbrücke einzubauen. Diese Brücke müßte natürlich über Hochwasser liegen, mithin etwa 6 Fuß höher als die gegenwärtige Fahrstraße, und folglich wären zu beiden Seiten der Brücke Rampen im Gefälle von 1 zu 70 zu schütten, das heißt die vorhandenen Straßen nach diesem Gefälle zu erhöhen. Sollte man die Herstellung dieses Holzhafens, dessen Kosten zu 379,000 Mark veranschlagt waren, einstweilen noch aussetzen wollen, so würde es mindestens erforderlich sein, sofort den Hohenthors-Damm zu erhöhen und die Rampen zu schütten, deren Kosten, inclusive Pflasterung, zu 48,000 Mark veranschlagt waren, weil die projectirten zahlreichen Häuserbauten an den Straßen außerhalb des Thores in Gemäßheit der Erhöhung der Straßen eingerichtet werden könnten, vor Allem aber die horizontale Fläche vor dem zu erbauenden Zollhause die entsprechende Höhe erhalten könne, was später schwerlich sich werde ausführen lassen.

Die Deputation beantragte daher zunächst die Bewilligung von 48,000 Mark für Rampenschüttungen, um die Ausführbarkeit dieses „Holzhafens“ sicher zu stellen.

Am 5. December 1874 beschloß die Bürgerschaft über die Anlage eines Holzhafens, wie folgt:

> „Die Bürgerschaft setzt ihren Beschluß über diesen Gegenstand bis zur Verhandlung des Budgets für 1875 im Uebrigen aus, lehnt jedoch die empfohlene Rampenschüttung, sowie die Bewilligung der dafür beantragten 48,000 Mark schon jetzt ab.“

Damit war denn definitiv auf lange Zeit hinaus diese Hafenanlage, die man zehn Monate früher so lebhaft gewünscht hatte, verworfen.*)

*) Schwerlich hat man bei der Ablehnung dieses Hafenprojects erwogen, in welchem Umfange bereits die bremischen Holzhändler diejenigen Hölzer, für welche sie in Bremen keine angemessene Unterkunft finden, in Brake und in anderen Plätzen an der Unter-

Ich habe nicht unterlassen können, diese Hafenfrage näher hervorzuheben, weil ich dafür halte, daß die Zeit kommen wird, in der man den Mangel dieser Anlage, wozu Alles vorhanden ist, bis auf die Regulirung der Ufer und die Vertiefung, Raum, Wasser, Lage nahe den Packhäusern und an der Eisenbahn, empfinden und sich entschließen wird, unter erheblich vermehrtem Kostenaufwand wegen der Durchfahrt durch den Hohenthorsdamm schließlich auf die Sache zurück zu kommen.

Ist doch bei Anlage der Neustadt zu Anfang des siebenzehnten Jahrhunderts nach dem Plane des Ingenieurs Valkenburg beabsichtigt worden, dieselbe von der Weser aus mit schiffbaren Canälen (Grachten) zu versehen, um hier die bequemsten Lagerungsplätze für Waaren aller Art herzustellen. Die Eifersucht der Altstädter Packhausbesitzer hat damals die Ausführung verhindert. Jetzt aber befinden sich die meisten Packhäuser bereits in der Neustadt und an Eifersucht denkt Niemand mehr. Die Anlage des Hafens zwischen den beiden Thoren würde das ursprüngliche Project der Anlage der Neustadt, wenn auch in etwas veränderter Form, thatsächlich verwirklichen, und wenn daher die Sache auch jetzt zu den Acten gelegt ist, so wird, wie ich vertraue, es nicht gar lange dauern, daß diese Anlage in möglichster Nähe der meisten Packhäuser und unmittelbar an der Eisenbahn, so daß alle Vortheile eines tiefen, schiffbaren, s t r o m f r e i e n Wassers und der Eisenbahn sich hier vereinigen, zur Ausführung gelangen wird.

Da die Erhöhung der Hohenthorsfahrstraße (die Rampenschüttung) jetzt (1876) schwerlich noch ausführbar ist, bin ich geneigt zu glauben, daß die Einfahrt in den Hafen durch den Hohenthorsdamm auch ohne dessen Aufhöhung geschehen kann, indem man den kleinen 4 bis 5 Fuß hohen Schutzdamm auf dem Damme beläßt und die Einfahrt mit einem Verschlußthor (Schleusenthür) in der Höhe jenes Schutzdeichs versieht. Dies Thor würde bei Hochwasser, bei welchem ohnehin die Schifffahrt aufzuhören pflegt, zu verschließen sein, aber zu allen anderen Zeiten offen bleiben. Es würde dadurch noch der Vortheil erreicht werden,

---

weser zu lagern sich genöthigt sehen. Das ist der Anfang zur Entfernung eines Theils dieses so viele Arbeiter beschäftigenden Handelszweiges von Bremen. Aber es entgeht Bremen nicht nur der Gewinn der Lagerung und der Arbeit, sondern auch die Eisenbahnfracht nach dem Inlande, weil von Brake ab der Versand nach dem Münsterlande u. s. w. den oldenburgischen und andern Eisenbahnen, bei welchen Bremen nicht betheiligt ist, anheimfällt. Auch finanziell ist jene Ablehnung daher ein Mißgriff.

die höchsten Wasserstände von dem Hafen abhalten zu können. Für die Fortführung der Gleise vom Bahnhof Neustadt nach dem neuen Landungsplatz würden sich wohl Anstalten treffen lassen. Die Hafenanlage zwischen den beiden Neustädtischen Thoren bleibt daher jederzeit ausführbar.

Die Ausarbeitung dieses Projects ist meine letzte Arbeit gewesen. Ich erkrankte Anfang December, und da die Krankheit mindestens eine lange Dauer erwarten ließ, auch geringe Hoffnung blieb, meine Gesundheit wieder zu erlangen, erbat ich mir meine Entlassung aus dem Senat.

Ich schließe nun diese Darstellungen mit der Mahnung an meine Mitbürger: Sorgt vor Allem für die Tiefhaltung der Weser, für die Tüchtigkeit der Häfen zu Bremerhaven und in der Stadt selbst; denn die Schifffahrt, sowohl die oceanische als die europäische, ist die einzige und wahre Grundlage des Wohlergehens der kleinen, örtlich nicht begünstigten, aber rührigen, vaterländisch gesinnten Republik.

Anlagen.

A.

Die Producte der Südsee-Fischereien.

(October 1843.)

Die Widerwärtigkeiten, mit welchen der Seehandel und die Seeschifffahrt des nördlichen Deutschlands, und mit ihnen die Erzeuger von Gegenständen der Ausfuhr im ganzen deutschen Vaterlande seit einigen Jahren zu kämpfen haben, bestehen theils in dem unruhigen, die Sicherheit des Handels untergrabenden Zustande vieler Staaten Amerika's, theils in der Einführung nahezu prohibirender Zölle in andern Staaten jenes Erdtheils, ferner in dem Zurückbleiben der deutschen Industrie hinter den Fortschritten concurrirender Völker, vor Allem aber in der stets mehr überhand nehmenden Einfuhr der Colonialerzeugnisse Java's vermittelst der holländischen Häfen, sowie in der steigenden Einfuhr amerikanischer Producte über Antwerpen, wogegen daselbst fast gar keine Ausfuhr deutscher Manufacte stattfindet, und lediglich die Folge hervortritt, daß in dem gleichen Maße, wie die Einfuhr über Holland und Belgien nach Deutschland zunimmt, Einfuhr und Ausfuhr in den norddeutschen Häfen abnehmen, da in den letzteren beide sich gegenseitig vorherrschend bedingen. Unverkennbar könnte sehr Vieles zur Beseitigung dieser betrübten Verhältnisse von Seiten der deutschen Regierungen geschehen, wenn sie gemeinsame Maßregeln dagegen ergreifen wollten. So lange solches aber nicht der Fall ist, müssen die zunächst und unmittelbar durch jene Umstände betroffenen norddeutschen Staaten suchen sich selbst zu helfen, um dem Handel und der Industrie ihrer Bewohner Aufhülfe zu verschaffen. Die königlich hannoversche Regierung hat dazu das zunächst gelegene, und andere Maßregeln vorbereitende Mittel bereits in Anwendung gebracht durch den beschlossenen Bau von Eisenbahnen, welche zur Begegnung

niederländischer Concurrenz nach dem Süden führen, und die Haupttheile des Landes mit den Seestädten in unmittelbare Berührung bringen. Die Schifffahrt, der Handel, die Industrie erheischen aber noch andere Aufmunterungen und Erleichterungen, wenn die Eisenbahnen das Füllhorn des Segens über die Provinzen, welche sie durchschneiden und auf welche sie einwirken, ausschütten sollen. Dabei tritt zunächst ein Industriezweig hervor, der, seitdem die hervorgehobenen Verhältnisse sich geltend zu machen angefangen haben, die Unternehmungslust der Bewohner der untern Wesergegend auf sich gezogen und bereits einen solchen Umfang gewonnen hat, daß er anfängt, einigen Ersatz für den Abbruch anderer Geschäftszweige zu geben. Es ist dieses die Südseefischerei.

Um dem Werthe dieses Industriezweiges die gehörige Würdigung zu geben, muß man einestheils den Umfang, den derselbe zu erlangen im Stande ist, ins Auge fassen, und anderntheils auch die Art und Weise des Betriebes desselben.

Der Handel mit Südseethran in Bremen hat seit 6 bis 7 Jahren ein Quantum von ca. 40,000 Tonnen umfaßt, welches Abfluß durch ganz Deutschland, auch nach Rußland und dem Norden fand. In Hamburg mag die Einfuhr etwa 20,000 und in Holland etwa 30,000 Tonnen jährlich betragen haben. Nach Abzug dessen, was in Holland verbraucht worden, und dessen, was von den Hansestädten aus der Norden bezog, kann man den jetzigen Verbrauch Deutschlands an Südseethran auf 50 bis 60,000 Tonnen veranschlagen, im Werthe von 900,000 bis 1,000,000 Thlr. Courant. Allein dieser Verbrauch ist noch einer großen Ausdehnung fähig, zumal wenn erst die Benutzung des Spermthrans mehr in Aufnahme kommt; denn der Consum anderer Länder ist ganz außer Verhältniß bedeutender. So beschäftigen die Vereinigten Staaten von Nordamerika, mit einer Bevölkerung von 18 Millionen Menschen, schon ca. 600 Schiffe im Wallfischfange und verbrauchen jährlich über 150,000 Barrels Wallfischthran und an 200,000 Barrels Spermthran. Der Verbrauch Deutschlands, mit einer Bevölkerung von mehr als 30 Millionen Menschen, kann daher noch außerordentlich vergrößert werden.

Hamburg und Holland bezogen seither den Südseethran ausschließlich von den Vereinigten Staaten, Bremen that ein Gleiches, seit einigen Jahren aber um so viel weniger, als die eigene Fischerei herbeiführte. Bei der gänzlichen Unbekanntschaft mit der Art und

Weise dieser Fischerei haben die Unternehmer große Opfer gebracht, um amerikanische Leute anzuwerben, und durch diese die einheimischen Capitäns und Mannschaften unterrichten zu lassen; jetzt ist nun diese Kunde erlangt und verspricht die ersprießlichsten Früchte.

Betrachtet man die Art des Betriebes dieser Fischerei, so findet sich, daß die Producte derselben ein reiner Gewinn für das dieselbe betreibende Land sind, ganz in derselben Weise, als wenn diese Producte auf dessen Grund und Boden gewachsen wären; denn es fließt dafür kein Pfennig Geld aus dem Lande, mit Ausnahme für einige wenige Geräthe und Lebensmittel, welche jedoch kaum in Betracht gezogen werden können. Betragen die Producte mehr als der Verbrauch des die Fischerei treibenden Landes, so bilden sie einen Ausfuhrartikel gleich Getreide, Leinen und anderen Erzeugnissen, und bereichern dasselbe durch Absatz an das Ausland, indem sie noch den andern Vortheil herbeiführen, eine vortreffliche Mannschaft für die Seeschifffahrt heranzubilden. Das haben alle Nationen, welche die Fischerei betreiben, sehr wohl erkannt, und die Producte derselben daher nicht nur steuerfrei gestellt, sondern ihr auch noch durch Prämien und Ausfuhrvergütung weitere Aufhülfe angedeihen lassen.

Nachdem nun ohne eine solche Aufhülfe von Seiten der norddeutschen Regierungen bereits 10 Schiffe von Bremen und eins von den Lesum-Ortschaften die Südseefischerei betreiben, ist nicht zu verkennen, daß dieser Industriezweig einen bedeutenden Aufschwung nehmen müsse, wenn derselbe durch die Regierungen erleichtert und befördert würde. Da man zu diesen Schiffen nur die größeren von ca. 300 Lasten Tragfähigkeit zu verwenden pflegt, und demnach auf jedes derselben eine Rückladung von ca. 3000 Tonnen Thran gerechnet werden kann, so darf man annehmen, daß jene 11 Schiffe innerhalb 2 Jahren ca. 33,000 Tonnen, also jährlich 16,500 Tonnen Thran bringen werden. Bei dem jetzigen Umfange des Handels mit Südseethran in Bremen würden daher 25 à 30 Schiffe schon Beschäftigung finden, aber ohne Zweifel würde Unterstützung und Pflege diesen Industriezweig zu weit größerer Ausdehnung führen. Und warum sollte diese Pflege ihm nicht zu Theil werden? Ist doch der Verbrauch einheimischer Leinen, einheimischen Getreides frei von Verbrauchs- und Ausgangssteuern, warum soll denn ein Erzeugniß, das nicht minder als jene durch Händearbeit gleichsam erzeugt wird, noch erst sogen. Eingangssteuern unterliegen, bevor es gleiche Rechte mit den Früchten des Bodens erlangt?

Zwar könnte man entgegnen, daß, da die Handelsstadt, die ihre Mittel bringt, um diesen Industriezweig zu betreiben, wenn auch commerziell eins mit den Nachbarstaaten, doch politisch von ihnen gesondert steht, durch eine Befreiung von Steuern auf selbst gewonnenen Südseethran eine große Bevorzugung erlange und es nicht thunlich sei, einem andern Staate Steuerfreiheit für eins seiner Producte zu gewähren, es vielmehr geeigneter zu sein scheine, solche Bevorzugung auf hannoverische und oldenburgische Schiffe zu beschränken. Allein bei näherer Betrachtung der Sache ergiebt sich, daß sie ganz anders liegt. Denn die Handelsinteressen der drei Staaten Hannover, Oldenburg und Bremen sind so eng und so vollständig verflochten, ja so völlig eins, daß es ganz undenkbar ist, der Eine könne einen Vortheil erlangen, dessen die beiden Andern nach Maßgabe der Verhältnisse nicht mit theilhaftig würden, oder es könne dem einen Staate ein Nachtheil zugefügt werden, unter welchen die andern Beiden nicht mit litten. Jeder Versuch des einen Staats, seine Angehörigen auf Kosten derjenigen des andern in irgend einem Handelszweige zu bevorzugen, muß nothwendig eine Störung des Zusammenwirkens und Ineinandergreifens des Gesammthandels und somit auch für den scheinbar Bevorzugten einen viel größeren Nachtheil herbeiführen, ja in der Regel den gewährten anfänglich vielleicht erfreuenden Vorzug in einen unmittelbaren Schaden umwandeln, weil die Mittel, den Vortheil in die gehörige Anwendung zu bringen, eben durch dergleichen trennende Maßregeln gelähmt oder abgeschnitten werden. Das Beispiel der Südseefischerei stellt dieses auf das Schlagendste ins Licht, und zeigt, daß wenn auch in Bremen dieselbe dirigirt wird, sie doch nichts weniger als ein bremischer, sondern ein den Bewohnern der drei Staaten gemeinschaftlich angehörender Industriezweig ist.

Denn

1) werden die Schiffe, welche Bremen zur Südseefischerei verwendet, an der unteren Weser gebaut. Das Material dazu, mit Ausnahme des Kupfers und einiger Geräthe, ist Product des Steuervereins. Ein Gleiches gilt von dem Segelwerk und dem Inventar des Schiffes mit Ausnahme einiger wenigen Gegenstände. Der Arbeitslohn beim Schiffsbau fließt wiederum durchweg den Bewohnern der Nachbarstaaten zu, so wie alle späteren Reparaturen an den Schiffen.

2) Die Ausrüstung der Schiffe auf den Fang mit Lebensmitteln und dergleichen besteht nicht minder aus Erzeugnissen des Steuervereins.

3) Die Mannschaft, welche die Reisen mitmacht, besteht mit Ausnahme des Capitäns und einzelner Leute aus Hannoveranern und Oldenburgern. Diese Mannschaft bekommt in der Regel 1/3 des reinen Ertrags einer Südseereise statt der sonst gewöhnlichen Schiffsgage, und auch was der Capitän und einzelne Bremer davon erhalten, fließt mehrentheils in den Steuerverein zurück, weil, sie mögen in Bremen, Vegesack oder Bremerhaven wohnen, die meisten ihrer Verbrauchsgegenstände doch ursprünglich aus dem Nachbarlande bezogen werden. Endlich

4) fließt dem Unternehmer in Bremen nur der etwaige reine Ueberschuß zu, in derselben Weise wie ihm auch der Nutzen von nach Amerika ausgeführten Landeserzeugnissen des Steuervereins, als Lohn für seine Mühe, zufällt. Aber auch dieser Nutzen kehrt direct und indirect wieder in die die Stadt Bremen umgebenden Provinzen zurück für den Verbrauch von Consumtibilien und dient noch dazu, die Mittel zu schaffen, die Producte des Steuervereins dem ferneren Auslande zuzuführen.

Es erhellt schon hieraus, daß die Südsee-Fischerei, auch wenn sie für bremische Rechnung und unter bremischer Flagge betrieben wird, durchaus ein Gemeinschaftliches der drei commerziell so eng verbundenen Staaten, und Bremen im Grunde nur der Factor ist, welcher das Capital darleiht, den Risico trägt, und dagegen im günstigen Fall einen Gewinn, eine Commission, gewinnt. Wie groß diese Factoreigebühr ist, mag folgende, einer wirklichen Abrechnung entnommene Darstellung zeigen.

Rückladung:

Unterwegs verkauft an Spermthran 2987 Gallons für	Thlr.	3,769.61
von Bremen nach London gesandt 90 Tonnen Spermthran, Provenü	„	2,889.52
in Bremen verkauft 2590 Tonnen Thran à ca. 16 Thlr.	„	40,377.38
22,117 Pfd. Barden	„	6,565.15
	Thlr.	53,602.22

Transport . . .		Thlr. 53,602.22
Ausgaben:		
Ausrüstung, bestehend in Einrichtung des Schiffes, in Booten, kupfernen Kesseln, Tauwerk, Segelcompletirung, Schmiede- und Blockarbeit, Harpunenlanzen, allerlei Geräthe, Thranfässer, Proviant aller Art, Chronometer, Medicin, Oel, Farbe, Leder und allerlei Unkosten	Thlr. 21,350.—	
Unkosten rückkehrend von Schiff und Ladung, Leichterfrachten und Verkaufskosten	„ 2,300.10	
Antheil der Mannschaft am Provenü der Ladung 33 1/3 %	„ 17,867.31	
Zinsen, Schiff und Inventar gerechnet zu 20,000 Thlr. 2 Jahr à 5 %	„ 2,000.—	
Zinsen von dem Betrage der Ausrüstung 2 Jahr à 5 %	„ 2,135.—	
Assecuranz auf das Netto-Provenü der Ladung 24,000 Thlr. heimkehrend à 3 %	„ 720.—	
		Thlr. 50,372.41
Ueberschuß . . .		Thlr. 3,230.—

macht auf eine Capitalanlage von 40,000 Thaler 2 Jahre für jedes Jahr 1615 Thaler oder 4 %.

Von diesem Ueberschusse ist noch abzusetzen, was das Schiff innerhalb zweier Jahre schlechter wird, so daß diese Abrechnung eigentlich gar keinen Nutzen gewährt. Inzwischen treten bei regelmäßigem und glücklichem Betriebe der Fischerei noch einige Vortheile ein, die nicht unerwähnt zu lassen sind. Dauert die Fahrt statt 2 Jahre nur 18 bis 20 Monate, so vermindern sich Zinsen und Assecuranz-Prämien, der Verbrauch von Lebensmitteln ist dann geringer, und manche Einrichtungen und Anschaffungen können dann für die zweite Reise wieder benutzt werden. Auch ist die Assecuranz-Prämie jetzt schon etwas billiger zu erlangen, als nach vorstehender Abrechnung noch verausgabt ist. Es stellt sich aber nichts desto weniger heraus, da man für jährliche Abnutzung eines Schiffes mindestens 5 % veranschlagen muß, auch in der Regel bedeutend theuere Schiffe verwendet werden, daß auch im günstigen Falle, dafern nicht ganz besonders glückliche Conjuncturen bei

dem Verkaufe der heimgebrachten Producte eintreten, der Unternehmer nicht mehr als eine gute Commission und die im Handel übliche Zinse von 5 % von seinem Capitale sich versprechen darf. Ist aber die Fischerei einmal nicht glücklich, dauert eine Reise statt 2 Jahre deren 3, oder treten sonst ungünstige Umstände ein, vielleicht gar einmal ein Seekrieg, so ist der Verlust des Unternehmers sehr groß und nicht im Verhältniß zu dem zu hoffenden Gewinne. Es erhellt daher aus dieser Aufstellung, daß der Ertrag der Südsee-Fischerei, auch wenn der Unternehmer in Bremen wohnt, und das Schiff die bremische Flagge führt, doch dem gesammten Weserlande zu Gute kommt. Grade dasselbe würde der Fall sein, wenn ein Bremer oder Engländer einem Hannoveraner das Capital vorschösse, um auf des Letzteren Namen unter hannoverscher Flagge, jedoch für des Ersteren Rechnung eine dergleichen Unternehmung zu machen.

Es kann daher keinem Zweifel unterliegen, daß, wenn diese Südseefischerei in bedeutendem Umfange an der Weser betrieben wird, und die Producte derselben theils im Steuervereine verbraucht, zum bei weitem größeren Theile aber in das Ausland nach dem Norden oder weiter landeinwärts in den Zollverein versendet und verkauft werden, sie denselben Erfolg haben, als wenn ein Quantum Leinen gleichen Werthes in das Ausland verkauft wird, nämlich das Land zu bereichern. Es ist dieses aber um so erfreulicher, als dadurch der Cultur keiner andern Landeserzeugnisse, weder des Bodens noch der Industrie, Abbruch geschieht.

Wiederführe nun diesem interessanten Geschäftszweige eine kräftige Unterstützung Seitens der Regierungen der Weserlande, behandelte man ihn als das, was er wirklich ist, als Gemeingut der Bewohner desselben, so würde solche Aufmunterung die Fischerei zu einer großartigen Ausdehnung bringen können und fremden Thran bald aus dem deutschen Handel entfernen. Solche Aufmunterung würde nur darin bestehen können, daß die Regierungen des Steuervereins und der freien Hansestadt Bremen die Producte der Südseefischerei mit Schiffen unter den Flaggen der genannten Staaten von Eingangs-, Verbrauchs-, Ausgangs- und Durchfuhrsteuern gänzlich befreiten und sie in die Rechte der Landeserzeugnisse setzen. Mag auf den ersten Blick das Opfer als erheblich erscheinen, bei näherer Betrachtung wird solches weniger der Fall sein, jedenfalls fällt es größtentheils auf Bremen. Der Ausfall an Steuern von diesen Producten hört aber auf ein Opfer zu sein und

wandelt sich in einen Gewinn um, wenn man erwägt, daß man durch das scheinbare Opfer in einem bedeutenden Landestheile einen großen Wohlstand hervorruft und ein ansehnliches steuerbares Capital herbeizieht, dessen Veranlagung in steuerbaren Verbrauchsgegenständen und anderen Dingen den Staatscassen ungleich mehr eintragen muß, als das Wegfallen der Steuern von den Südseefischereiproducten einzubringen pflegte.

Würde eine Vereinbarung, wie die erwähnte, unter den gedachten Regierungen getroffen, und erlangte die Fischerei die größtmögliche Ausdehnung, so daß selbst ganz Deutschland seinen Bedarf durch die Südseefischerei der Weserbewohner geliefert erhielte, so würde der Steuerverein doch niemals mehr an Steuern opfern, als derselbe an Thran und Barden verbraucht, was wohl nur wenige tausend Tonnen sein werden. An Transitrecht würde derselbe nur verlieren, was er jetzt von durchpassirendem Südseethran erhebt, und wenn in Folge der gedachten Maßregel der Thrantransport durch den Steuerverein zunähme, so würde man das Opfer nicht als größer veranschlagen dürfen, weil diese Zunahme ohne Jenes gar nicht eintreten würde. Büßt nun der Steuerverein nur seine Steuern auf das wirklich von dessen Angehörigen verbrauchte und auf das bisher durchgeführte Quantum ein, auch wenn das in den Steuerverein eingehende Quantum sich in der Folge noch so bedeutend vergrößern sollte, weil das Mehreingeführte über die Landgrenze wieder seinen Abfluß finden muß, so fällt für Bremen, da dessen sogenannte Eingangs- und Ausgangsrechte (welche zusammen 1 Procent vom Bruttowerthe betragen) nicht auf den in Bremen verbrauchten, sondern auf allen in den bremischen Handel fallenden Thran haften, die Einnahme von allen mit den Schiffen des Steuervereins und den bremischen angebrachten Thran nebst Barden weg, welche leicht das zehnfache Quantum des Verbrauchs des Steuervereins überschreiten können. Denn von einem Quantum von 40,000 Tonnen Südseethran, die in den bremischen Handel kommen, werden vielleicht kaum 4000 Tonnen im Steuervereine verbraucht (worüber indessen ganz genaue Angaben nicht vorhanden sind), das Uebrige vertheilt sich auf ganz Deutschland und wird vermittelst des Rheins, der Weser, der Elbe, Oder u. s. w., sowie nach dem Norden versandt. Steigt nun die Einfuhr auf 60,000 Tonnen, so bleibt dennoch der Verbrauch des Steuervereins sich gleich, die vergrößerte Einfuhr findet aber Abfluß nach entfernteren Gegenden Deutschlands. Das

Opfer des Steuervereins fällt daher immer nur auf die Steuer von 4000 Tonnen, während dasjenige Bremens sich auf 60,000 Tonnen erstrecken würde. Bei einem vermehrten Transporte durch Hannover könnte aber nicht von geopfertem Transitzolle die Rede sein, weil jener nur dadurch entstanden wäre, daß letzterer wegfiele.

Es ist der Natur des Handels gemäß, daß derselbe einen Centralpunct sucht, wo alle Fäden des Zuflusses und Abflusses der Waaren sich vereinen. Je größer solcher Centralpunct ist, desto größer ist daselbst die Auswahl aller Waaren und folgeweise der Zusammenfluß von Käufern und Aufträgen. Schiffsladungen zur Versendung seewärts und flußwärts, sowie geregelter Landtransport ist nur möglich durch die Combinirung vieler Waaren, wodurch Schiffe und Fuhrwerk complete Ladungen erlangen können. Werden daher Ladungen von Producten der Fischerei im Steuervereine gelagert und steuerfrei verkauft, so gehen sie doch, weil Bremen den natürlichen Centralpunct des Weserhandels bildet und von vereinzelten Ortschaften keine Versendungen thunlich sind, in den bremischen Handel über und verfallen daselbst den bestehenden Abgaben. Wäre Letzteres nicht der Fall, so würden die Verkäufer für ihre Waaren grade so viel mehr erhalten, als jene Abgaben ausmachen. Der Vortheil des Wegfallens der in den genannten Staaten bestehenden Abgaben ist daher für alle Theile gleich groß und gewiß ein sicheres Mittel, dahin zu gelangen, daß in wenig Jahren der größte Theil von Deutschland sowie des Nordens und Ostens von Europa mit den Producten der Weserfischerei aus der Südsee versorgt wird.

Die Befreiung von der Handelsabgabe in Bremen und dem Transitrechte im Steuervereine verschafft dem Südseethran einheimischer Fischerei in den Handelsgebieten der Elbe und Weser, sowie Mittel- und Süd-Deutschland, einen Vorsprung von 1/2 bis 2/3 Thlr. pr. Tonne gegen allen diese Berechtigung nicht treffenden Thran, was vorläufig genügen dürfte, den Letzteren so ziemlich zu beseitigen. Sollten aber, durch das gegebene Beispiel bewogen, die andern deutschen Staaten der Ansicht sich mehr hingeben als seither der Fall war, daß deutsche Schifffahrt vor der fremden begünstigt werden müsse, also auch deutsche Fischerei, so darf man das Eintreten gleicher Maßregel Seitens des Zollvereins nicht füglich in die Reihe der Unmöglichkeit setzen. Würde dadurch auch den Fischereien der Ostseehäfen gleiche Berechtigung zu Theil, so darf man mit Ruhe der Energie der Weser-

leute vertrauen, daß eine eintretende Concurrenz nur den Erfolg haben wird, ihre Anstrengungen zu vergrößern und doch das Feld ziemlich unbestritten zu behaupten. Es muß aber in die Augen fallen, daß ein solches in den Weserstaaten bestehendes Verhältniß bei jeglicher ferneren Wendung der Dinge für Jene von unberechenbarem Werthe ist. Die deutschen Uferstaaten der Nordsee haben vor allen Dingen das Interesse, ihre Schifffahrt in ein geschütztes Verhältniß zu bringen. Ihnen liegt daher zunächst ob, einem solchen den Weg durch geeignete Vereinbarungen zu bahnen, welche gar leicht in Deutschland Nachahmung und Anklang finden können. Diejenigen Staaten, welche die Bahn gebrochen haben, dürften bei Vereinigungen der Gesammtheit dann gewiß nicht hintenan stehen, vielmehr die einflußreichste Stimme sich gesichert haben. Wie viel Anklang diese Sache in Deutschland finden wird, davon hat die Idee eines Flaggen- und Schifffahrtsbundes schon Zeugniß gegeben. Was kann aber mehr zur Verwirklichung derselben gereichen, als der Schutz deutscher Fischerei in den fernsten Meeren und eine völlige Einigung der Nordseestaaten zu diesem Zwecke!

Es fragt sich nur noch, ob die Maßregel der Zoll- und Steuerbefreiung in formeller Hinsicht ausführbar ist. Auch diese Frage dürfte unbedingt zu bejahen sein, dafern nur der Wille dazu vorhanden ist.

So schwierig die Ermittelung des Ursprungs der Waaren bei dem Passiren einer Landgrenze ist, so leicht ist dieselbe bei der Ankunft mit Seeschiffen, zumal wenn dieselben Eigenthum der eigenen Staatsangehörigen sind. Schon die Schiffspapiere und die eidlichen Aussagen einer zahlreichen Mannschaft, aus Landeskindern bestehend, geben unbezweifelbare Zeugnisse über Zeit und Ort der gefangenen Fische, und bei eintretendem Zweifel an der Wahrheit der gegebenen Data wird jeder Inquirent bei der großen Zahl deponirender Leute sehr leicht einem Falsum auf die Spur kommen können. Ist doch den Regierungen von Frankreich, England und den Vereinigten Staaten, welche so scharf und vorsichtig im Steuerwesen sind, noch niemals eingefallen, die gedachten Schiffszeugnisse als bezweifelbar anzusehen! Auf solche Zeugnisse hin vergütet Frankreich den Eigenthümern der Schiffe die enorme Prämie bei der Abfahrt wie bei der Heimkehr, denn die Schiffspapiere geben eine vollkommene Sicherheit gegen Betrug. So leicht die Einrichtung in den genannten drei Staaten geworden ist, in welchen fremder Thran nahezu oder ganz prohibirt ist, kann es bei dem Systeme des Steuervereins, welcher niedrige Zölle

hat, sicherlich keine Schwierigkeit verursachen, die gedachte Maßregel in Ausführung zu bringen. Nur in Bremen scheint auf den ersten Blick die Sonderung des eignen Thrans ꝛc. von dem fremden schwierig, allein auch hier findet sich unschwer die Handhabe.

Wie schon oben erwähnt, ist Bremen verhältnißmäßig mehr als der Steuerverein für jetzt, und unbedingt künftig bei fernerer Erweiterung der Fischerei, dabei betheiligt, daß kein Unterschleif gegen dessen eigene Erhebungen stattfinde, namentlich daß kein fremder Thran für den Eigener die gedachten Vortheile erlange. Bremen würde daher die in Bremerhaven aus der Südsee ankommenden Schiffe sofort unter steuerliche Controle zu stellen und dafür zu sorgen haben, daß der heimgebrachte Thran ꝛc. zu Bremen in sicher verschließbaren Räumen gelagert werde, worüber die betheiligten Staaten leicht auf befriedigende Weise sich verständigen können.

Die völlige Sicherung gegen Unterschleif, Vermischung oder Vertauschung wird bei den Artikeln wie Südseethran und Barden um so mehr hergestellt, weil deren Gewicht nicht durch Zusätze und Vermischungen vermehrbar ist, also das bei Ankunft abgenommene Gewicht schon eine große Sicherheit gewährt. Denn Südseethran ist das billigste Fett; es wird wohl mißbraucht, um feineren Thran zu versetzen, aber es giebt nichts, womit man Südseethran versetzen kann, eben so wenig Barden, da auch die Südseebarden die geringeren an Qualität sind. Ueberdies ist die Steuergunst so groß nicht, daß es sich der Mühe verlohnen würde, auch wenn es möglich wäre, in Kleinigkeiten die Behörden zu hintergehen, sich auf Schmuggel oder Betrug einzulassen, da Thran kein leicht zu handhabender und zu transportirender Artikel ist, daher füglich nicht in die Classe der zum Schmuggel tauglichen Waaren gerechnet werden kann.

Nach dieser Darstellung dürfte sich wohl herausstellen, daß die Maßregel der Befreiung der Producte der Südseefischerei von Zöllen und Steuern im Steuervereine wie in Bremen unschwer auszuführen ist. Es wird sich nun noch fragen, ob man gleiche Gunst auch der grönländischen Fischerei und dem Heeringsfange zuwenden wolle, da bei diesen, wenn auch nicht gleiche, doch ähnliche Verhältnisse stattfinden.

Berichtigung. Auf Seite 206 ist ein Druckfehler stehen geblieben. Der erste Posten unter den „Ausgaben" beträgt nicht 21,350, sondern 25,350 Thaler.

14*

B.

In Anerkennung der zwischen den Staaten des Steuervereins und der freien Hansestadt Bremen bestehenden wesentlichen Einheit der Handels- und Schifffahrtsinteressen, und um dieselben durch geeignete Maßregeln zu beleben und zu verstärken, haben Se. Majestät der König von Hannover, Se. Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg und der Senat der freien Hansestadt Bremen sich, unter Vorbehalt weiterer Abreden zur Erreichung des nämlichen Ziels, für jetzt schon über die nachfolgenden Bestimmungen geeinigt.

1.

Hannoverische und oldenburgische Schiffe sollen in den bremischen Häfen keinen höheren Abgaben irgend einer Art unterworfen, auch die mit denselben ein- oder ausgeführten Waaren unter gleichen Zöllen, Rechten und Vergünstigungen ein- oder ausgelassen werden, wie bremische Schiffe und die mit diesen ein- oder ausgeführten Waaren. Umgekehrt sollen bremische Schiffe und deren Ladungen in hannoverische und oldenburgische Häfen mit Bezug auf vorgedachte Abgaben, Rechte und Vergünstigungen den hannoverischen und oldenburgischen Schiffen und deren Ladungen völlig gleich gestellt sein.

2.

Alle Waaren und Handelsgegenstände, welche über bremische Häfen in den Steuerverein ein- oder durch denselben durchgeführt werden, sollen daselbst keinen andern oder höheren Abgaben unterliegen, als wenn die gleichen Waaren über Häfen des Steuervereins ein- oder durchgeführt würden. — Ebenso sollen im bremischen Gebiete die über Häfen des Steuervereins angebrachten Waaren und Handelsgegenstände rücksichtlich der bremischen Ein- und Durchfuhrabgaben den direct in bremischen Häfen angelangten Ein- oder Durchfuhren völlig gleich behandelt werden.

3.

Bei der Verfolgung ihrer Handels- und Schifffahrtszwecke im Auslande durch Abschluß von Verträgen mit dritten Staaten, Anstellung von Consuln, Vertretung durch diplomatische Agenten u. dergl. m., wollen die hohen Contrahenten die unter ihnen bestehende nahe Verbindung jederzeit im Auge behalten und diese Gemeinschaft ihrer Interessen auch auswärts bestens geltend zu machen bestrebt sein.

4.

Zum Zwecke sofortiger Bethätigung der vorgedachten Einheit ihrer Interessen bei einem von den Angehörigen der genannten Staaten betriebenen und großer Ausdehnung fähigen Erwerbszweige ist man übereingekommen, die Producte der einheimischen Südseefischereien als ein, den contrahirenden Staaten gemeinschaftlich angehörendes Landeserzeugniß betrachten und behandeln zu wollen, dergestalt, daß der mit hannoverischen, oldenburgischen oder bremischen Schiffen gewonnene Ertrag derselben inskünftige sowohl im Steuerverein wie im bremischen Gebiete, desgleichen bei dem Uebergange aus dem ersteren in das letztere und vice versa, von allen Ein-, Aus- oder Durchgangsabgaben gänzlich frei verbleibt.

5.

Zur Sicherstellung gegen Mißbrauch dieser vorerst auf den Ertrag der Fischereien ihrer Staatsangehörigen zu beschränkende Steuerfreiheit, sind unter den Paciscenten die nachstehenden Controllen verabredet worden:

a. Als Beweise, daß die auf einheimischen Schiffen angebrachten Fischereiproducte wirklich das Ergebniß ihres Fanges und nicht etwa unterwegs als Frachtgut käuflich erstanden sind, dienen die Schiffspapiere, namentlich das Schiffsjournal, auf welche die Mannschaft zu beeidigen ist, und aus denen hervorgehen muß, daß und wo die Fische und Seethiere, denen die gedachten Producte entnommen sind, von ihnen selbst gefangen worden. Unwahre Angaben in diesen Papieren sollen als   bestraft werden.

b. Zur Sicherung der so begünstigten Producte gegen Vertauschung bei ihrem Transporte aus den Seeschiffen nach den für sie bestimmten Niederlagen, wird bei der Ueberladung in einen Leichter Gewicht oder Maß der Ladung durch einen Steuerbeamten des betreffenden Staats abgenommen und der Leichter für dieselbe mit einem Passirscheine versehen.

c. Die demnächstige Lagerung dieser Producte findet nur in sicher verschließbaren Räumen und gleichmäßig unter Aufsicht von Steuerbeamten statt.

d. Werden die so gelagerten und als steuerfrei anerkannten Producte aus dem bremischen Gebiete in dasjenige des Steuervereins, oder umgekehrt aus dem Letzteren in das Erstere,

gesandt, sei es zum Transitiren oder aber zur Wiederlagerung in den sub c. erwähnten Lagerräumen, so sind dieselben ebenfalls mit Passirscheinen zu begleiten.

e. Sind besagte Producte jedoch schon aus den verschlossenen, unter steuerlicher Aufsicht stehenden Niederlagen ohne Begleitung von Passirscheinen in den steuerfreien Verbrauch des einen Landes übergegangen, so hört damit die Steuerfreiheit derselben in dem andern Staate auf.

6.

In der Ueberzeugung, daß mit Bezug auf die Handels- und Schifffahrtsverhältnisse zum gemeinschaftlichen Auslande eine, derjenigen des von ihnen speciell vertretenen Wesergebietes analoge Einheit der Interessen unter sämmtlichen Staaten des deutschen Bundes bestehe, machen sich die contrahirenden Staaten gegen einander verbindlich, nach deshalb vorgängig unter sich getroffener Rücksprache, auch andere deutsche Bundesstaaten zur Vereinigung mit ihnen über gemeinsame Maßregeln auf Grund des gegenwärtigen Vertrags einzuladen, sowie dahin zielenden Aufforderungen der Letzteren auch ihrerseits bereitwillig entgegenkommen zu wollen.

C.

Aus meinem Tagebuch.

Das Vorparlament und der Funfziger Ausschuß von 1848.

Die aufgeregte Zeit des Frühjahrs von 1848 fängt an sich in ein solches Dämmerlicht zu hüllen, daß sie für diejenigen, welche sie nicht mit Bewußtsein durchlebten, kaum noch verständlich ist. Und doch war jene Zeit mit ihrem tollen Treiben, dem Aufwirbeln der verworrensten Forderungen, dem Wanken der Regierungen, der Auflösung der gewohnten Ordnung, und dabei des unläugbar, trotz aller Uebertreibungen und Verdrehungen, sich von Grund aus geltend machenden Verlangens nach einer Einheit des Vaterlandes in irgend einer Form, in hohem Grade interessant.

Ich habe damals ein Tagebuch geführt, weniger über die politischen Ereignisse, welche in allen Zeitungen zu lesen waren, als über einzelne Vorkommnisse und Anecdoten, von denen ich vermuthe, daß sie noch jetzt Manchem eine Unterhaltung gewähren können.

Ich werde die Dinge daher mit denselben Worten wiedergeben, wie sie der flüchtigen Feder damals entströmten, weil sich in der Ausdrucksweise jene erregte Zeit am deutlichsten spiegelt, und nur hinzufügen was mir nöthig erscheint, um das Niedergeschriebene verständlich zu machen.

Was schon seit einer Reihe von Jahren die Gemüther der Patrioten in Deutschland erfüllte, die Sehnsucht nach einem wirklichen Deutschland, einer centralen Gewalt irgend einer Art, um das Ansehen des deutschen Landes im Auslande zu heben und unser Volk als eine Nation erscheinen zu lassen, kam in lebhaften Fluß, als im Februar 1848 in Paris die Revolution ausbrach. Kein Theil unseres Vaterlandes blieb unberührt von Aufwallungen des Volkes. Mißtrauensvoten gegen Regierungen und Minister, Anträge und Wünsche von Volksversammlungen, ausgesprochen oft in ganz entgegengesetzten Richtungen an einem Tage, häuften sich, und da die Aufregung sich auch auf die Beamtenwelt und auf das Militär mehr oder minder erstreckte, sank die Wirksamkeit der Regierungsmaschinerieen auf ein sehr geringes Maß herab.

Am lebhaftesten gestalteten sich diese Wallungen im südwestlichen Winkel Deutschlands. Hier traten am 12. März 1848 zu Heidelberg die Herren Binding I, Heinr. von Gagern, Itzstein, Römer, Stedtmann, Welcker und Willich zu einer Berathung zusammen. Dieselben beschlossen eine Aufforderung an das „deutsche Volk“ zu erlassen, Männer des Vertrauens aus allen Theilen Deutschlands, natürlich Ost- und Westpreußen und Schleswig-Holstein mit einbegriffen, wie es wörtlich lautete, auf den 31. März nach Frankfurt a. Main zu senden. Als diese Aufforderung in Bremen bekannt wurde, war die Meinung allgemein, daß Bremen dem Aufrufe Folge zu leisten habe. Man wußte es nur in der Geschwindigkeit nicht anzufangen eine Volkswahl vorzunehmen, weil dazu alle Einrichtungen fehlten. Man half sich nun dadurch, daß man eine Schrift auffetzte, in welcher man mich und meinen Freund Carl Theodor Gevekoht ersuchte, Bremen in der gedachten Versammlung zu Frankfurt a. M. zu vertreten, und diese Schrift mit mehreren tausend Unterschriften versehen mir übergab. Wir nahmen Beide die Aufforderung an.

Die Frankfurter Versammlung wurde bereits ohne Umstände „Deutsches Parlament" genannt. Wer obigen sieben Privatpersonen Befugniß gegeben habe, ein deutsches Parlament zu berufen, wer Wählern und Gewählten die Legitimation zu ertheilen habe, danach fragte kein Mensch. Um die Regierungen bekümmerte sich Niemand, und an den Bundestag dachte man nicht. Das Chaos war hereingebrochen, alles war verdutzt und staunte, die Regierungen schwiegen und ließen die Dinge ihren Lauf nehmen, und ehe man zur Besinnung kam, war das „Vorparlament", wie es endlich genannt wurde, eröffnet.

Herr Gevekoht und ich machten uns am 26. März auf die Reise nach Frankfurt. Was werden sollte, wußten wir Beide nicht, denn das wußte eigentlich Niemand. Wir erschöpften uns in Vermuthungen und stellten allerlei Phantasiestücke auf. Es war uns klar, daß ein Kaiserthum mit dem Kaiser von Oesterreich an der Spitze Preußen nicht zugeben werde, und daß eben so wenig Oesterreich gestatten könne, daß der König von Preußen Kaiser von Deutschland sei, zumal damals das deutsche Oesterreich noch nicht von dem übrigen Deutschland getrennt gedacht wurde. Was blieb da noch möglich? Wir dachten uns, daß vielleicht etwas Aehnliches wie die Verfassung der Vereinigten Staaten von Nordamerika zu erstreben sei, den Bundestag als deutschen Senat und das Parlament als Congreß, indem man Beiden ähnliche Befugnisse gäbe wie den beiden amerikanischen Corporationen, dergestalt, daß gewisse Dinge wie auswärtige Angelegenheiten, Wehrkraft, Handel und Zollwesen dieser centralen Gewalt überwiesen würden. Wer Präsident sein sollte, schien uns zwar etwas schwierig zu sein, damit plagten wir uns aber nicht weiter, da ja Oesterreich und Preußen einen Turnus von mehreren Jahren einführen könnten, ähnlich wie der jährliche Wechsel des Präsidiums unter den Bürgermeistern der Hansestädte. Unter dergleichen Gesprächen fuhren wir heiteren Sinnes dem Rheine zu, voll der süßen Hoffnung, daß endlich ein Deutschland unter die Zahl der großen Staaten treten werde. Unsere Reisegefährten im Eisenbahnwagen von Minden nach Cöln waren in gleicher Stimmung, und so ging es fröhlich vorwärts. Von allen Thürmen weheten schwarz-roth-gelbe Flaggen, jeder Bahnhof war mit diesen Farben geschmückt. Bei der Fahrt Rheinaufwärts nach Biebrich führten alle Dampfschiffe die neue deutsche Flagge, und in allen Oertern am Ufer des großen Flusses prangten die deutschen Tricoloren. Heiterkeit und freudige Zuversicht strahlte auf allen Gesichtern, wie nach einer gewonnenen

Völkerschlacht. Am 29. März Vormittags langten wir in Frankfurt an. Man war in allen Straßen beschäftigt die Häuser mit grünen Reisern, mit Blumen und Guirlanden zu schmücken, ganze Straßen glichen einem Tannenwalde, und großartige Ehrenpforten und Triumphbogen mit Inschriften und Emblemen stiegen allenthalben an den Eingängen der Stadt und in den Hauptstraßen empor. Dabei war jedes Haus mit deutschen Flaggen geschmückt, die meisten mit einem Dutzend, mitunter 40 bis 50 Fuß lang, und wollte es uns scheinen, daß diejenigen, denen man wohl etwas reactionäre Gesinnungen zutrauen konnte, die allergrößesten Flaggen ausgehängt hatten. Die Balcons und Fenster waren mit geschmackvoll rangirten blühenden Pflanzen verziert, und reiche Teppiche hingen an Beiden herab. An über die Straßen gezogenen mit Blumen und Reisern umwundenen Seilen hingen eine Menge Flaggen. Es war eine erdrückende Pracht. Die Liebe und der Eifer, womit Alle ihre Häuser schmückten, war wahrhaft rührend, und die Freude, die aus Aller Augen strahlte, riß hin und erzeugte eine allgemeine Begeisterung.

In dieser glücklichen Stimmung durchpilgerten Freund Gevekoht und ich die Straßen Frankfurts und erfreuten uns an dem allgemeinen Jubel. Abends, hieß es, sei eine vorläufige Zusammenkunft im „Weidenbusche". Dahin gingen wir und setzten uns an einen Tisch zu zwei Herren, die in fröhlicher Laune zu sein schienen. Ein Gespräch war bald eröffnet, und bei gegenseitiger Vorstellung ergab sich, daß der Eine Professor Vogt aus Gießen und der Andere Professor Dieffenbach war. Der Letztere hatte eine Reise nach der Südsee gemacht und darüber ein Werk herausgegeben, in welcher die Insel Waurikauri näher beschrieben worden. Diese Insel hatte 1846 in Hamburg die Aufmerksamkeit auf sich gezogen, und bemühete sich besonders der Syndicus Sieveking die Idee zu vertreten, dies Waurikauri zu einer hanseatischen Colonie zu machen. Es wurde damals für und wider gestritten, man kam jedoch zu keinem Beschluß. Als ich daher den Namen Dieffenbach hörte, fragte ich, ob er der Waurikauri-Dieffenbach sei, was er lachend bejahte. Indem wir uns lebhaft unterhielten, setzten sich der Bürgermeister Smidt, Syndicus Banks, Welcker und noch einige Andere zu uns.

Während wir uns einer anziehenden Unterhaltung hingaben, bemerkten wir kaum, daß eine große Bewegung in dem geräumigen Saale stattfand. Der Raum füllte sich, worauf Alles nach der einen Seite strömte, wo Jemand anfing laut zu reden. Wir drängten uns

auch dahin, um zu hören was vorgehe. Es war Struve, der in einer leidenschaftlichen Rede auseinandersetzte, die Zeit sei jetzt gekommen, um dem deutschen Volke die Freiheit und die Einheit zu geben; jetzt könne die Sache damit gethan werden, daß 10,000 Köpfe fielen, denn das sei viel besser, als wenn es später hundert Tausende koste; es müßten die Blutsauger, die Regenten Deutschlands mit sämmtlichen Ministern und Beamten abgethan, das Land in zehn gleich große Departements getheilt, und dann eine Republik aus dem gesammten Deutschland gemacht werden. Die Rede wurde mit einem rohen und wüthenden Bravogebrüll aufgenommen. Jetzt bemerkten wir, daß eine große Zahl wilder Gesichter Struve umstanden, und wir uns in einer nichts weniger als anständigen Gesellschaft befanden. Ein junger blonder Mann, ein Advocat aus Wiesbaden, Hergenhahn (der spätere nassauische Minister), trat ihm kühn entgegen, und setzte auseinander, daß auf solche Weise das Glück Deutschlands nicht gefunden werden könne. Er wurde mit Zischen und Hohn begrüßt. Da stellte sich eine kräftige Riesengestalt auf einen Tisch und gebot Ruhe. Er sagte, er heiße Landfermann, sei aus Coblenz, habe in der preußischen Armee 1813 und 1814, sowie 1815 die meisten Hauptschlachten für das Vaterland mitgefochten und manche Wunde davongetragen, daher ein Recht, auch ein Wort in der Frage zu äußern. Er fragte, wie der geehrte Redner es denn anfangen wolle, seine Pläne durchzuführen, da ihm doch nicht unbekannt sein könne, daß auch noch andere Leute dabei ein Wort mitzusprechen hätten. Dies Mal zischte man nicht, der Mann imponirte. Struve erwiderte schwache Gründe und Mittel, sprach aber von Tyrannen und Bluthunden, von Freiheit und Gleichheit und ähnlichen Dingen, worauf die Versammlung tumultuarisch und so roh wurde, daß die anständigen Leute davon gingen. Wir thaten desgleichen. Auf den Straßen wogte eine tobende Menge, Freiheitslieder singend, und die deutsche Republik hoch leben lassend. Freund Gevekoht und ich waren in kurzer Zeit enttäuscht; wir merkten schon, daß nach Allem was wir gehört und gesehen hatten, die Bewegung eine ganz ähnliche Richtung zu nehmen drohte wie 1789 in Paris. Am folgenden Tage, am 30. März, vermehrte sich die Aufregung: es hieß allgemein, daß Massen von Landvolk in bewaffneten Haufen zur Stadt zögen, um die deutsche Republik zu proclamiren. Die Frankfurter selbst, welche noch am Tage zuvor voll schöner Hoffnungen waren, wurden ernst und sorgenvoll. Der Frankfurter Senat erkannte die Gefahr und ließ die

bewaffnete Macht, nämlich das Feldbataillon, die Cavallerie, die Bürgerwehr und die Bürgerartillerie durch die Straßen marschiren, um zu zeigen, daß Mittel vorhanden seien, um die Ordnung aufrecht zu erhalten. Das sah ganz tapfer aus, man wußte aber noch nicht, was man nach sechs Monaten erfuhr, daß auf diese ganze Waffenparade nicht zu rechnen sei, weil die große Mehrheit der Mannschaft mit der Umsturzpartei harmonirte. Man hatte mithin so gut wie gar keinen militärischen Schutz. Abends gingen wir wieder zum „Weidenbusch“, es genügten aber wenige Minuten, um uns zur Umkehr zu veranlassen; denn wir bemerkten in dem Saale fast nichts als rohes Gesindel. In andern Localen, in welchen Zusammenkünfte stattfanden, ging es nicht besser als im „Weidenbusch“.

So schön, so wahrhaft majestätisch die Straßen Frankfurts geschmückt waren, so schien doch bei den Bürgern die Freudigkeit am Abend des 30. März verschwunden; sie blickten mit Furcht und Zagen in die Zukunft. In dem Kreise unserer Bekannten ging es ebenso. Doch hoffte man noch, daß die Majorität der am andern Tage zusammentretenden Versammlung gemäßigt sein und dem Sturme Schranken setzen werde.

Die Mitglieder des „Vorparlaments“, denn so nannte man jetzt allgemein die Versammlung, traten am Morgen des 31. März im „Alten Römer“ zusammen. Es mußte zunächst ein Alterspräsident gesucht werden. Man nahm an, es sei Adam von Itzstein, und umgab ihn, ihn auffordernd, den Vorsitz zu führen. Dieser aber blickte den Bürgermeister Smidt aus Bremen an und meinte, es sei zweifelhaft, wer von Beiden das höchste Alter erreicht habe. Als Smidt seinen Geburtstag nannte, ergab sich, daß er ein paar Jahre älter sei als Itzstein, und somit sah sich Jener genöthigt, den Vorsitz in dieser revolutionären Versammlung als Alterspräsident zu führen. So überrascht der alte Herr auch war, faßte er sich doch sehr schnell und eröffnete die Versammlung mit einer sehr passenden Rede mit den Worten Simeons: „Ich danke Gott, daß ich diesen Tag erlebt habe“, und führte dieses in der ansprechendsten Weise aus. Am Ende schlug er vor, den Herrn Heinrich von Gagern zum wirklichen Präsidenten zu wählen, und forderte diejenigen, welche dafür seien, auf, sich auf die rechte Seite zu stellen. Etwa die Hälfte that dieses, die Uebrigen zauderten, fingen aber auch schon an sich nach rechts zu begeben, als Gagern's Schwager, Herr von Breidenbach, auftrat und sich dagegen erklärte, weil seiner Mei-

nung nach der Minister eines deutschen Staats (denn Gagern war kürzlich darmstädtischer Minister geworden) nicht Präsident des Parlaments des deutschen Volks sein könne. Er schlug daher den Professor Mittermayer zum Präsidenten vor. Der Name hatte einen guten Klang, und um nicht von vorneherein einen Zwiespalt in die Versammlung zu bringen, traten die, welche auf die rechte Seite gegangen waren, nun diesem Vorschlage bei. Sie ahnten nicht, daß Mittermayer der Candidat der Republikaner sei, weil diese seine Schwächen kannten. Wäre Smidt's Vorschlag durchgegangen, so würden sich die Dinge wohl etwas anders gestaltet haben.

Uebrigens waren Alle von dem feierlichen großen Augenblicke erfüllt und die Sorgen des vorigen Tages vergessen. In dem alten Kaisersaale, Angesichts der Herrscher Deutschlands seit Karl dem Großen, tagte eine Versammlung des deutschen Volks und wählte den Leiter ihrer Berathungen, um, wie man erwartete, nach dem Willen des Volks ein neues Reich deutscher Nation zu gründen. Die Kraft der Regierungen der deutschen Staaten war gebrochen, und augenfällig lag in diesem Momente die Entscheidung der Frage der Neugestaltung Deutschlands in den Händen einer wie durch Zauber zusammengetretenen Versammlung. Jeder fühlte, die Nation sei zu neuem Leben erwacht, und daß die Zeit gekommen sei, der deutschen Misere ein Ende zu machen. Man formirte sich jetzt zu einem Zuge. Dieser setzte sich, den neu erwählten Präsidenten voran, langsam in Bewegung aus dem Kaisersaale des „Römer" nach der nahen Paulskirche. Von der Treppe durch die Gewölbe des „Römers" bis zur Paulskirche bildete die Frankfurter Bürgerwehr Spalier und präsentirte das Gewehr vor den Vertretern des Volks, Trommeln wirbelten, alle Musikchöre spielten, Kanonen donnerten, unendliches Hurrah ertönte aus allen Fenstern, von den Dächern, von der unzähligen auf der Straße und dem großen Platze zusammengedrängten Volksmenge, die Häuser waren bedeckt mit den nationalen Farben, Tücher, Hüte, Fahnen wurden geschwenkt und Thränen der Freude und Begeisterung standen in Aller Augen. Vergessen waren die Eindrücke revolutionärer Rohheiten, die man während der letzten beiden Tage empfangen hatte, das Herz schwoll in Hoffnung für des Vaterlandes Glück und Größe.

Die Paulskirche selbst war glänzend geschmückt, den Eingang zierten zwei Wände blühender Camellien und anderer Topfpflanzen, das Innere der Kirche war imposant. Ringsumher die Gallerien mit schwarz=

roth-goldenen Stoffen umschlungen, neben der Rednerbühne zwei colossale deutsche Flaggen, die Bühne selbst mit tricoloren feinen Geweben und Blumen umhüllt, hinter derselben der alte kaiserliche Reichsadler, und neben diesem zwei Inschriften, wovon die eine lautete:

Des Vaterlands Größe,
Des Vaterlands Glück,
O schafft sie, o bringt sie
Dem Volke zurück.

Diese Stimmung reiner Hingebung und Begeisterung, sie sollte leider nicht lange dauern. Denn kaum war die Discussion eröffnet, als Struve einen langen Antrag auf eine unendliche Reihe möglicher und unmöglicher Dinge vortrug, worauf die Berathung einen so tumultuarischen Charakter annahm, daß die Hoffnung, aus dieser Versammlung etwas zum Heile Deutschlands hervorgehen zu sehen, sehr schwach wurde. Die Redner rissen und stießen sich, um auf die Rednerbühne zu kommen, und ergingen sich in den leidenschaftlichsten Aeußerungen; doch kam man während der ersten beiden Tage nicht zu eigentlichen Beschlüssen. So widerwärtig auch mitunter die Reden waren und so wenig man den Ernst der Lage verkennen konnte, so mußte man doch nicht selten herzlich lachen. Es war beschlossen worden, daß Niemand länger als zehn Minuten reden dürfe. Da begab es sich, daß ein Oberappellationsgerichtspräsident, Namens Pittschaft, übrigens ein ehrenwerther, geachteter Mann, eine große Neigung hatte Reden zu halten, und daß es ihm gelang, sich der Rednerbühne zu bemächtigen. Er hielt eine lange Vorrede, und als er zur Sache kam, waren die zehn Minuten verstrichen, so daß der Präsident ihn durch starkes Klingeln nöthigte seinen Platz zu suchen. Er kam dann noch mehrere Male wieder zu Wort. So wie er die Bühne bestieg, legte der Präsident seine Uhr auf die Brüstung, worauf die hohe Versammlung in ein Gelächter ausbrach, und als der Redner, überhaupt eine etwas komische Persönlichkeit, dann begann sich über das Gelächter zu beklagen, lachte man noch mehr, bis schließlich die zehn Minuten verstrichen waren und der Redner dann behauptete, er habe nicht einmal eine Minute gesprochen, denn neun Minuten habe man gelacht.

Am zweiten Tage hielt Hecker eine gewaltige Rede zu Gunsten der zu schaffenden untheilbaren deutschen Republik, wobei der Präsident es nicht wagte, wegen der bedeutenden Ueberschreitung der zehn Minuten ihn zu unterbrechen. Hecker, eine einnehmende Gestalt mit lan-

gem wallenden Haar und einer glänzenden Rednergabe, machte ungeheuren Eindruck, und als er schloß, erfolgte ein Bravogebrüll, das nicht enden wollte. Bis dahin hatte man sich darum gerissen, die Rednerbühne zu besteigen, nach Hecker blieb sie leer, Alles stutzte. Da bewegte sich eine Rittergestalt gemessenen Schrittes zur Bühne, bestieg dieselbe, legte die Hände auf die Brüstung und ließ den festen Blick über die noch immer sehr laute Versammlung schweifen, bis Alles mäuschenstill geworden war. Es war Heinrich von Gagern. Mit hoch erhobener Stimme erklärte er sich für die constitutionelle Monarchie und führte den Gedanken in glänzender Rede durch. Der Eindruck, den der Mann durch sein Auftreten, durch sein kühnes Wort nach dem soeben Vorhergegangenen machte, war überwältigend, ein donnerndes Bravo erscholl, und der knittelbewaffnete Pöbel auf den Gallerien, der soeben für die Republik gebrüllt hatte, schrie jetzt, durch Gagerns Worte hingerissen, Bravo für die Monarchie. Als Gagern von dem Bundestage sprach, schrie Hecker dazwischen: „Der Bundestag ist eine Leiche!" worauf Gagern antwortete: „Ja, er ist eine Leiche, aber nicht der deutsche Bund, dieser soll zu neuem Leben geweckt werden". Struve rief dann: „Er ist noch nicht todt, er zappelt noch".

Eine andere komische Geschichte führte der Präsident Mittermayer selbst auf. Es hieß am zweiten Tage allgemein, daß unzählige Schaaren von bewaffnetem Landvolk auf Frankfurt im Anzuge seien, um die Republik zu proclamiren, und alle Widerstrebenden zu ermorden. Aengstliche Gemüther malten sich dieses gar entsetzlich aus und dachten an ein Blutbad. Während nun ein Redner seine Betrachtungen mit Ruhe zum Besten gab, kam der Pförtner der Versammlung und sagte dem Präsidenten etwas ins Ohr. Dieser veränderte seine Gesichtsfarbe, klingelte, unterbrach die Discussion, und machte der hohen Versammlung die Anzeige, daß am Bockenheimer Thor ein Zusammenstoß stattgefunden habe, und bewaffnetes Landvolk in die Straßen Frankfurts sich ergieße. Ein ungeheurer Spektakel brach hierauf los; Alles schrie durcheinander, als wenn der jüngste Tag im Anzuge sei. Dabei verbreitete sich wie ein Lauffeuer von Ohr zu Ohr die Nachricht, Metternich sei dabei umgekommen. Wenn man fragte, wie kommt denn Metternich nach Frankfurt, so wußte das zwar Niemand, aber es hieß, es werde sehr bestimmt gesagt. Nachdem der Lärm etwa eine Viertelstunde gedauert hatte, verschaffte sich Hecker Gehör und erzählte nun, es sei nichts weiter als eine kleine Prügelei zwischen Hanauer und

Mainzer Turnern gewesen, wobei ein gewisser Metternich, ein Handwerker, unbedeutend verletzt worden.

Uebrigens war die Gefahr nicht ganz ohne Grund. Die Republikaner hatten große Anstrengungen gemacht, um einzuschüchtern, und viel Gesindel nach Frankfurt gezogen. Diese Leute versammelten sich jeden Abend auf den öffentlichen Plätzen, namentlich auf der Zeil. Es bestieg dann Einer einen Stuhl oder Tisch und hielt eine Ansprache, welche damit schloß, daß hiermit die deutsche Republik proclamirt sei, worauf man derselben ein Hoch brachte. Man schrie dann so lange bis man müde war, und begab sich sodann heim zu den friedlichen Cabanen. Es bekümmerte sich Niemand um diese Leute, und betrachtete ihr Gebahren als ein unschuldiges Vergnügen. Inzwischen hatte doch Heinrich von Gagern etwa tausend gutgesinnte stämmige darmstädter Landleute veranlaßt, bewaffnet nach Frankfurt zu kommen, um erforderlichen Falls bei der Hand zu sein. Diese hielten am dritten Morgen um 9 Uhr ihren Einzug. Sie zogen vor unserm Gasthause, dem „Römischen Kaiser", vorüber und schossen im Marschiren ihre Gewehre in die Luft ab. Wir hielten Anfangs diese Leute für die republikanischen Bauern, deren Heranziehen so oft angezeigt war, und dachten, nun werde der Lärm losgehen. Sie machten Halt auf der Zeil vor dem „Darmstädter Hof", wo Gagern logirte, schossen ihre Büchsen ab und brachten diesem ein Hoch. Jetzt erfuhren wir, was für eine Bewandtniß es mit dieser Sorte von Blousenmännern hatte. Auch die Sachsenhauser zogen mehrfach bewaffnet durch die Straßen. Sie waren damals noch conservativ.

Ungeachtet das Vorparlament nur vier Tage dauerte, organisirte sich doch sehr rasch das Club- und Parteiwesen, wenngleich die Parteien in der kurzen Zeit sich nicht scharf sondern konnten, zumal man sich unter einander gar nicht kannte. Man wählte zu diesen Clubs oder Parteiversammlungen die Gasthöfe zweiten und dritten Ranges, in deren Hauptspeisesaal jeden Abend nicht nur Mitglieder des Parlaments, sondern auch Andere sich einfanden, um über die Geschicke des Vaterlandes zu berathen. Der Saal pflegte dann ganz gefüllt zu sein, man saß an langen Tischen auf Stühlen und Bänken, der Eine aß eine warme Speise oder ein Butterbrod, der Andere trank Bier, der Dritte Wein, die Meisten rauchten. Es war ein unerträglicher Dunst in allen diesen Localen, und dabei ein erhebliches Geräusch, da Alle sich laut unterhielten und disputirten. Gevekoht und ich besuchten Abends diese

Orte so viel thunlich der Reihe nach, denn lange konnte man es daselbst nicht aushalten. Wenn in diesen Versammlungen Jemand reden wollte, pflegte er sich auf einen Tisch oder Stuhl zu stellen, und wurde dann so lange an Flaschen und Gläser geschlagen, bis es etwas stiller wurde. Der Redner sprach dann entweder über die Nothwendigkeit, aus Deutschland ein Kaiserthum oder eine Republik zu machen, ein Anderer antwortete darauf in entgegengesetzter Richtung, oft mehrere zu gleicher Zeit, so daß es Mühe kostete, den Einen davon zum Schweigen zu bringen. Drückte sich ein Redner populär aus, so rief man Bravo und erklärte sich damit einverstanden, was aber nicht hinderte, bei einem folgenden, das grade Gegentheil empfehlenden Vortrage, der eben so „volksthümlich" gehalten war, dasselbe zu thun. Da man sich gar nicht kannte, mußte jeder Redner damit anfangen, seinen Namen und Beruf laut zu verkünden, und waren wir oft höchlichst überrascht, bekannte und geachtete Männer sprechen zu hören. Diese trugen hier ihre politischen Ansichten, die schönen Träume und Phantasieen ihrer Studirzimmer ungenirt vor, wozu ihnen in der Paulskirche die Gelegenheit abgeschnitten war. Es hatte sich der Meisten eine wahre Redewuth bemächtigt, eine natürliche Folge der aufgeregten Zeit. Einen sehr ausführlichen Vortrag hörte ich bei dieser Gelegenheit von Mittermayer, der die Verfassung der Vereinigten Staaten von Nordamerika zum Vorbilde zu nehmen empfahl und großen Beifall fand. Allein das half nicht viel, denn die vorherrschenden Richtungen gingen entweder auf ein Kaiserthum oder auf die untheilbare Republik, und es war nicht zu verkennen, daß letztgedachte Richtung der Kopfzahl nach überwog. In den verschiedenen Localen waren die Richtungen verschieden vertreten, in einigen überwog die eine, in anderen die andere; da aber die Parteiungen sich so rasch nicht sondern konnten, wurde allenthalben um beide Projecte gestritten. Daher viel Streit und Leidenschaftlichkeit. Diese Clubsitzungen gehörten nothwendig mit zu dem Getreibe jener Zeit; ohne sie würde man nur ein oberflächliches Bild der ungeheuren Aufregung der Gemüther und der tollen unpractischen Wünsche, die kreuz und quer durcheinander wogten, erhalten haben. Aber lange konnte man es in diesen Höhlen von Dunst und Tabacksqualm nicht aushalten, nach einer halben Stunde mußten wenigstens Gevekoht und ich die freie Luft suchen.

Am zweiten Parlamentstage, Abends, brachten die Bürger Frankfurts dem Präsidenten Mittermayer einen Fackelzug. Es war dieses

gewiß einer der großartigsten Fackelzüge, die jemals stattgefunden haben, ein wahres, unabsehbares Flammenmeer. Am dritten Abend folgte eine Illumination Frankfurts in einem Maße, daß schwerlich jemals Aehnliches geschehen ist. Jedes Haus ohne Ausnahme war mit Lampions versehen, dabei der glänzende Blumen- und Flaggenschmuck der Häuser und Straßen, und dazu das schönste Sommerwetter!

Am dritten Parlamentstage wurden zwei Hauptanträge gestellt. Der eine von der Partei Hecker und Struve ausgehend, dahin, daß die Versammlung sich in Permanenz erklären wolle, um die deutsche Republik nach der bekannten Schablone dieser Herren unverzüglich ins Leben zu rufen. Der andere Antrag bezweckte zu beschließen, daß am 1. Mai in allen Theilen Deutschlands eine ordnungsmäßige Wahl von Vertretern vorgenommen werden solle, welche Mitte Mai in Frankfurt zusammen zu treten hätten, um die verfassunggebende Nationalversammlung zu bilden. Die Regierungen seien aufzufordern, diese Wahlen vornehmen zu lassen, und sei ein Ausschuß von 50 Mitgliedern zu erwählen, welche darüber zu wachen hätten, daß die Regierungen den Beschluß des Vorparlaments ausführten, widrigenfalls der Ausschuß beauftragt werde, das Vorparlament wieder einzuberufen. Dieser zweite Antrag wurde namentlich von Robert Blum auf das Nachdrücklichste vertreten. Derselbe hatte schon am ersten und am zweiten Parlamentstage wiederholt die hohe Versammlung aufgefordert, sich eines parlamentarischen und anständigeren Benehmens zu befleißigen, und wenn er auch in den damals üblichen „gesinnungstüchtigen" Redewendungen sich zu ergehen pflegte, so gehörte er doch vergleichsweise entschieden zu den Gemäßigten. Bei der Abstimmung erhielt der zweite Antrag die Mehrheit und wurde diese, welche man die Conservativen nannte, Abends nach dem „Darmstädter Hof" von H. v. Gagern berufen, um die Vorwahl der 50 Mitglieder vorzunehmen. Auf diese Weise gerieth eine große Zahl Radicaler und Republikaner unter die Conservativen, indem sie annahmen, die zu erwählende Nationalversammlung könne nicht anders denken als sie. Die Wahlliste wurde aufgesetzt und zwar aus allen deutschen Staaten nach Maßgabe der Bevölkerungszahl, indem man eine gewisse Zahl für Oesterreich offen ließ, da dieses nur durch eine Person, welche sich zufällig in Frankfurt befand (Wiesner), vertreten war. Zu meinem großen Schrecken befand ich mich auch auf der Liste, denn ich sehnte mich fort aus

diesem wüsten Treiben, mußte aber jetzt ausharren. Während diese Vorwahl im „Darmstadter Hof" vor sich ging, glänzte die schon vorhin erwähnte Illumination auf der Straße. Die Zeil war mit Menschen gefüllt, welche fast unausgesetzt Gagern hoch leben ließen, bald mäßiger, bald stürmischer.

Am vierten und letzten Parlamentstage fand die Wahl für den Funfziger Ausschuß, wie er nun genannt wurde, statt, und erhielt die Liste der „Conservativen" die Mehrheit. Darauf ging man mehr als schon geschehen war, dazu über, Beschlüsse über ganze Reihen von Anträgen der tollsten und unmöglichsten Art, welche der zu erwählenden verfassunggebenden Nationalversammlung zur Ausführung empfohlen werden sollten, en bloc ohne Discussion zu fassen, die Republikaner in der Meinung, daß sie einen raschen Sieg ihrer Wünsche erlangten, die Uebrigen aber, um nur so rasch wie möglich zum Schluß und aus Frankfurt hinauszukommen, weil sie einsahen, daß mit jedem Tage die Republikaner mehr Boden gewannen, und weil sie es für gleichgültig hielten, was auf solche Weise ohne Discussion beschlossen werde, da die Nationalversammlung schon wissen dürfte, was mit solchen Anträgen zu machen sei.

Als das Vorparlament geschlossen war, begaben sich die Mitglieder des Funfziger Ausschusses nach dem „Römer", um daselbst einen ersten, einen zweiten und einen dritten Präsidenten zu wählen. Man hielt es für zweckmäßig, daß zu diesen Stellen ein Süddeutscher, ein Mitteldeutscher und ein Preuße gewählt werde. Aber man kannte sich unter einander gar nicht und hatte daher nur die Wahl unter denen, welche im Vorparlament Reden gehalten hatten. So wurde nun Soiron aus Mannheim zum ersten, Robert Blum aus Leipzig zum zweiten und Abegg aus Königsberg zum dritten Präsidenten erwählt. Alle drei hatten im Vorparlament zur Besonnenheit ermahnt. Auch zu Schriftführern wählte man vier jüngere Männer, welche sich nicht sehr extravagant in der Paulskirche geäußert hatten.

Indessen war mir bei der ganzen Sache doch recht unheimlich zu Muthe. Ich kannte von allen Funfzigern keinen Einzigen und wenn die gewählten Herren sich auch in der Paulskirche für Mäßigung und gegen Hecker und Struve ausgesprochen hatten, so waren doch, meines Erachtens, aus ihrem Munde so fremdartige, Alles auf den Kopf stellende Reden gekommen, daß ich im Grunde glaubte, mich in einem Kreise von Jacobinern zu befinden. Darin wurde ich noch mehr be-

stärkt, als nach den Wahlen sogleich einige Beschlüsse gefaßt wurden. Dem Funfziger Ausschuß war der Auftrag ertheilt, dafür zu sorgen, daß die Wahlen zu dem wirklichen Parlamente am 1. Mai nach den Bestimmungen des Vorparlaments geschähen, sonst hatte er eigentlich nichts zu thun. Dennoch beschloß man, täglich Sitzungen zu halten und zwar öffentlich. Ich dachte, was soll das bedeuten? Man beschloß so rasch, Keiner fragte weshalb, so daß ich merkte, es liege hier ein abgekarteter Plan zum Grunde. Der Frankfurter Senat räumte das Local der gesetzgebenden Versammlung zu den Sitzungen des Ausschusses ein, welche nun am folgenden Tage begannen.

Da ich bei einem so kleinen Kreise von 35 bis 40 Personen — mehrere Erwählte reiseten nach Haus und eine Anzahl Plätze waren für Oesterreich offen geblieben —, auch bei dem einfachen Commissorium, welches demselben ertheilt worden, weder an eine linke noch an eine rechte Seite dachte, setzte ich mich auf die linke Seite, weil grade hier ein Platz offen war. Bei Abstimmungen fand ich indessen bald, daß ich immer anders stimmte als meine Nachbarn, und setzte mich daher am folgenden Tage auf die andere Seite. Aber auch hier fand ich große Zurückhaltung. Keiner kannte den andern. Keiner sprach mit dem Nachbar. Alle waren vorsichtig und mißtrauisch. Endlich stellte ich mich meinen nächsten Nachbarn vor und bat um ihre Namen. Sie nannten sich Pastor Jürgens aus Oldendorf, Carl Mathy aus Mannheim, Rudolf Schleiden aus Holstein, und Graf Bissingen aus Würtemberg und Oesterreich, wo er ebenfalls begütert war. Es bildete sich ein zahlreiches Zuhörerpublikum, worunter viele Frankfurter Damen, und noch mehr Leute aus dem „Volk“. Der Ausschuß beschloß mit großer Mehrheit verschiedene Proclamationen an das „deutsche Volk“, sehr schwunghaft und oft sonderbaren, nicht ganz verständlichen Inhalts; ferner wurden viele Schreiben an deutsche Regierungen, besonders an die größeren vorgelegt und sofort genehmigt, welche in so grobem und befehlendem Tone abgefaßt waren, daß sie tief verletzen mußten. Sie bezogen sich hauptsächlich auf die Vornahme der Wahlen am 1. Mai, und hätten eben so gut in anständigem Tone gehalten werden können. Alle extravaganten Reden wurden recht ausführlich in das Protokoll durch die Schriftführer eingetragen, während besonnene Entgegnungen und Anträge nur sehr kurz und kaum verständlich erwähnt wurden. Es zeigte sich daher, daß die Schriftführer einer geheimen Partei angehörten,

die wenigstens für mich und meine Gesinnungsgenossen ein Geheimniß war. So ging die Sache etwa acht Tage fort, und schien stets eine ernstere Gestalt zu gewinnen.

Im Verfolg dieser Erzählung werde ich thunlichst die Nennung von Namen vermeiden, weil sehr viele Mitglieder des Funfziger Ausschusses, welche im April 1848 sich zu der radical-republikanischen Partei hielten, schon nach wenigen Monaten, als die Besonnenheit zurückkehrte, zu einer richtigeren Erkenntniß gelangten, und mehrentheils später hohe Posten im Staatsdienst bekleideten.

Da traf es sich einmal, daß bei einem Spaziergange ein Mitglied der Linken mir begegnete und mich anredete. Wir spazierten mit einander weiter, und sprachen, wie es damals immer der Fall war, von Politik, wobei ich kein Hehl hatte auszusprechen, daß ich ein Republikaner sei. Das erfreute den Herrn sehr, und glaubte er nun, daß ich ein Republikaner von seiner Sorte sei, während ich nur an die Republik Bremen dachte. Er erzählte mir nun, daß es die Absicht sei, eine Reihe von Beschlüssen zu fassen und grobe und beleidigende Briefe an die Regierungen zu richten, um diese zu veranlassen mit dem Funfziger Ausschuß in Opposition zu treten und dessen Aufforderungen zurückzuweisen, mithin nicht zu befolgen. Der Ausschuß würde dadurch in die Lage kommen, das Vorparlament wieder einzuberufen, welches, wie die Herren annahmen, republikanisch gesinnt sein werde, mithin keinen Anstand nehmen dürfte, dann die deutsche Republik zu proclamiren. Robert Blum solle dann der Präsident derselben werden. Ueberhaupt müsse sich der Funfziger Ausschuß als provisorische Regierung von Deutschland geriren, und sei das sein eigentlicher Zweck. Es ging mir nun ein Licht auf über das Gebahren der Mehrheit des Ausschusses, ich erkannte, daß sich in demselben eine wohl organisirte republikanische Partei befände, die ihn commandire, so wie diese auch sehr sorgfältig nach ihrem Sinne die Wahlen der Präsidenten und Schriftführer geleitet hatte. Nur in Soiron hatte man sich geirrt. Dieser hielt sich nämlich als erster Präsident entschieden neutral, so daß auch meine Gesinnungsgenossen ihm gegenüber etwas zurückhaltend blieben, weil sie ihm nicht vollkommen trauten. Später klärte sich dieses auf. Er kannte von Anfang an die Pläne der Republikaner, hielt aber zurück bis zum richtigen Zeitpunkt. Er behauptete seinen Posten mit großer Umsicht, lehnte sogar die Offerte Justizminister in Baden zu werden ab, um großes Unheil in Frankfurt zu verhindern.

Nachdem ich den saubern Plan der Republikaner vernommen hatte, hielt ich es für Pflicht alles daran zu setzen, um dessen Ausführung zu verhindern. Erreichten jene ihren Zweck das Vorparlament wieder einzuberufen, welches vorherrschend aus Leuten aus der Umgegend von Frankfurt zusammengesetzt war, ohne irgend eine Legitimation als die persönliche Bekanntschaft mit einem der Heidelberger Sieben, so war mit Sicherheit viel Unheil und ein baldiges Ende der Bewegung voraus zu sehen, weil das übrige Deutschland, welches sich schon mit den Wahlen für den 1. Mai beschäftigte, sich die Anmaßung des Funfziger Ausschusses gewiß nicht gefallen lassen würde. Auch war es nur zu augenfällig, daß unter der republikanischen Partei sich kein Einziger befand, der ein organisatorisches Talent besaß.

Ich ging daher zu meinem Nachbar von der Sitzung, dem Pastor Jürgens aus Stadtoldendorf, und erzählte ihm was ich vernommen hatte. Er erwiederte, daß auch er etwas Aehnliches gehört habe, und kamen wir überein eine Gegenpartei zu organisiren. Wir musterten die Herren, welche auf der rechten Seite ihre Plätze genommen hatten, und luden Stedtmann, Buhl, Wippermann, Hergenhahn und Mathy auf den Abend nach meiner Wohnung im „Römischen Kaiser" ein zu einer vertraulichen Besprechung. Hier wurde nun die Sache berathen, und waren Alle der Meinung, daß dem tollen Treiben mit Entschiedenheit entgegengetreten werden müßte. Vor allem kam es aber darauf an uns die Majorität zu verschaffen. Am folgenden Abend gesellten sich noch zu uns Schleiden aus Schleswig-Holstein (welcher mit mir im „Römischen Kaiser" wohnte), Graf Bissingen, Zachariae aus Göttingen, Rüder aus Oldenburg, Cetto aus Trier, Schwarzenberg aus Cassel, Briegleb aus Coburg, Pagenstecher aus Elberfeld, von Closen aus Bayern, Mack aus Würtemberg, Wedemeyer aus Ostpreußen, von Wächter aus Tübingen. Wir waren daher eben so stark als die Gegner, allein Mathy war inzwischen Minister in Baden, Hergenhahn Minister in Nassau geworden, und konnten diese daher nur gelegentlich den Sitzungen beiwohnen. Dadurch kamen unsere Gegner um 2 Stimmen in Vorsprung. Um uns trotzdem die Majorität zu sichern, machte ich den folgenden Vorschlag.

Schilderung d. Zustände

Es fand zu jener Zeit in vielen Theilen Deutschlands eine Auflösung der Ordnung deshalb statt, weil fast aller Verkehr stockte; die industriellen Etablissements entließen ihre Arbeiter, und da es diesen

an Beschäftigung und Erwerb fehlte, trieben sie allerlei Unfug. Es wurde gebettelt unter der Firma: „Ich bin ein Arbeiter", und wenn man nicht reichlich gab, wurde man insultirt. Am Rhein verlangten die Segelschiffer, daß die Dampfschleppschifffahrt eingestellt werde, und drohten mit Gewalt, brachten sie auch in mehreren Fällen zur Anwendung; sodann verlangten die müssigen Arbeiter, es solle kein Pferdezug der Frachtschiffe mehr geduldet werden, vielmehr solle dieser Dienst den Menschen reservirt bleiben. In mehreren Städten, namentlich in Aachen, fanden Ruhestörungen statt, und wunderliche übertriebene Gerüchte kamen von anderen rheinländischen Plätzen.

Ich schlug nun vor im Funfziger Ausschusse geltend zu machen, daß, da die Landesregierung in jener Gegend die Ordnung nicht erhalten könne, es Sache des Ausschusses sei einzuschreiten, und daß zu diesem Zweck eine Commission von drei Mitgliedern dahin zu entsenden sei. Ich glaubte annehmen zu dürfen, daß die Republikaner drei aus ihrer Mitte wählen würden, und daß, wenn wir denselben auch unsere Stimmen gäben, wir sicher drei unserer Gegner auf einige Zeit los würden und dadurch die Majorität erlangten. Der Vorschlag fand allgemein Beifall, und wurden Robert Blum, Raveaux und Spatz gewählt, um sofort abzureisen. Es wurde ihnen der Auftrag ertheilt, täglich zu berichten und genau anzugeben, wann sie wieder kämen. Die Mission dieser drei Herren war, wie vorauszusehen, völlig erfolglos. Sie hielten an vielen Orten öffentlich Reden, an mehreren Plätzen wurden sie mit Prügeln bedroht und mußten flüchten. Sie schrieben daher sehr wenig erfreulich und bedauerten, daß das Volk seine Pflicht gar nicht begriffe. Als ihre Rückkehr fest stand, wählten wir Tags zuvor eine andere Commission mit Venedey an der Spitze, um Hecker, der im südlichen Baden einen republikanischen Aufstand angestiftet hatte, zu überreden, seine Bande zu entlassen. Ich werde auf diese Mission zurückkommen. Einstweilen erreichten wir den Zweck, auf vierzehn Tage die Majorität zu haben, auf welche es grade ankam, weil wir damit dem 1. Mai so nahe kamen, daß an eine Wiedereinberufung des Vorparlaments nicht mehr zu denken war. Während dieser vierzehn Tage kam nun ein anständigerer Ton in die Correspondenz mit den Regierungen, und wenn es bei den Verhandlungen auch lebhaft genug zuging, und manche verwegene Beschlüsse gefaßt wurden, so waren sie doch ziemlich unschädlicher Natur. Die Abendzusammenkünfte wurden in vertraulicher Art fortgesetzt, zunächst in meinem Zimmer,

sodann aber in dem Locale des Pastor Jürgens, welches versteckter lag, und wo man gegen Belauschung besser gesichert war.

Als nach Beschluß der ersten Sitzung des Ausschusses Schreiben an alle Regierungen erlassen worden waren mit der Aufforderung, gemäß dem Beschlusse des Vorparlaments die Wahlen für die Nationalversammlung am 1. Mai durch directe Urwahlen vorzunehmen, verlautete, daß Preußen und Hannover sich daran nicht kehrten, sondern Vertreter durch ihre Kammern wählen lassen wollten. Darauf erfolgte Seitens des Ausschusses, noch vor dem Wechsel der Majorität, ein sehr grobes Schreiben an beide Regierungen, in welchem ihnen rundweg gesagt wurde, daß man ihre Vertreter nicht zulassen werde, wenn sie anders gewählt würden, als durch das Vorparlament beschlossen sei. In Hannover legte man das Schreiben Anfangs ad acta, als man aber erfuhr, daß Preußen sich gefügt hatte, that man desgleichen; und so gelangten zwei sehr artige willfährige Schreiben von Berlin und Hannover an den Ausschuß, der nicht wenig über seine eigenen Erfolge erstaunt war.

Dabei blieb es aber keineswegs. Es regnete gleichsam Eingaben aus allen Theilen Deutschlands um Abhülfe von Beschwerden, es kamen Anzeigen von gemachten Erfindungen, um diese zum Besten des Vaterlandes zu verwerthen, man bat um Schutz für Gewerbe und Aufrechthaltung der Zünfte, Andere baten um Verkehrsfreiheit, um Schlichtung von Streitigkeiten aller Art, um Aufhülfe des Handels und der Industrie und um eine Menge anderer Dinge. Der Ausschuß sah ein, daß auf diese vielen Eingaben Antworten zu ertheilen seien, zu welchem Zweck Commissionen bestellt werden müßten. Das Präsidium ernannte daher eine Commission für auswärtige Angelegenheiten, eine für Justizsachen, eine andere für Finanz- und Handelsangelegenheiten. Da aber weder Hülfspersonal noch ein Local für dergleichen Geschäfte vorhanden war, es auch an geschulten wirklichen Geschäftsmännern gänzlich fehlte, und die Herren vorzogen, sich Abends in Clublocalen zu versammeln, um die Tagesereignisse zu besprechen, so war an eine geschäftsmäßige Behandlung der Eingänge nicht zu denken. Es wurde daher durch die Schriftführer entweder eine Antwort in allgemeinen Redensarten ertheilt, oder die Antragsteller wurden mit guten Worten hingehalten, oder endlich man antwortete gar nicht. Der Funfziger Ausschuß gestaltete sich allmählich zu einem Ablagerungsort für alle hochfliegenden und revolutionären Wünsche. Es wurde den Volksversamm-

lungen gesagt, vertraut dem Funfziger Ausschuß, er wird schon eure Klagen an die rechte Behörde bringen, ihr könnt euch daher beruhigen. Das verhinderte aber nicht, daß man in vielen Volksversammlungen dem saumseligen Ausschusse den Tod schwor und ihm solches durch eine Adresse kund that. Es kamen mitunter drei bis vier solcher Adressen an einem Tage. Andererseits gingen auch täglich Adressen ein, in welchem eine Volksversammlung erklärte, mit Gut und Blut für den Ausschuß einstehen zu wollen.

Der Andrang der Zuhörer zu den Sitzungen des Ausschusses nahm so sehr zu, daß dieselben nach dem „Römer" verlegt werden mußten, wo für etwa 1500 Zuhörer Raum vorhanden war. Besonders waren es die Frankfurter Damen, welche Wohlgefallen an den tollen Reden hatten; sie machten sich nichts daraus, wenn hinter ihnen eine rohe Menge knittelbewaffneter, rüder Gesellen stand, welche volksthümliche Reden mit ihrem Bravogebrüll begleiteten.

Da man sich auch mit haute politique beschäftigen zu müssen glaubte, wurden auch einige geheime Sitzungen gehalten. Eine solche Sitzung fand nach der Rückkehr Blum's von seiner Mission nach dem Rheine statt. Das Vorparlament hatte ohne Weiteres beschlossen, Schleswig in den deutschen Bund zu ziehen, und es saß sogar ein Abgeordneter Schleswigs, nämlich Schleiden, im Funfziger Ausschuß. Es handelte sich nun um die Frage, ob es sich empfehle, Schleswig militärisch zu besetzen und Dänemark den Krieg zu erklären. Es öffneten sich über diese Frage die Schleusen der Beredsamkeit. Der Eine war noch kriegslustiger als der Andere, der Saal hallte wider von der Ehre Deutschlands, von der Bluttaufe der Freiheit u. s. w., und der Furchtlosigkeit vor den Einreden anderer Mächte. Endlich gelang es auch mir zu Worte zu kommen und darauf aufmerksam zu machen, daß kein einziger deutscher Staat zu einem großen Kriege gerüstet sei, weder militärisch noch finanziell, daß die vor Augen liegenden Zustände in Deutschland kein energisches Handeln zuließen, daß es daher vernünftiger sei, eine Neugestaltung Deutschlands abzuwarten, bevor man sich in einen Krieg stürze, der uns außer den Dänen noch andere Mächte auf den Hals ziehen könne. Ich machte ferner darauf aufmerksam, daß, da wir keine Flotte hätten, das kleine Dänemark unsern Seehandel lahm legen werde, was auf den schon wahrhaft trostlosen Zustand der deutschen Industrie noch verderblicher einwirken werde. Auf diesen Vortrag schwieg die ganze Versammlung, und da Niemand

das Wort begehrte, erklärte der Vorsitzende Soiron die Discussion für geschlossen. Da erbat sich Robert Blum das Wort zu einer kurzen Bemerkung. Diese dehnte sich aber sehr aus und ging dahin, daß das Vorparlament die Einverleibung Schleswigs in Deutschland beschlossen habe und wir kein Recht hätten, davon abzugehen, daß nach diesem Beschlusse Deutschlands Ehre an diesem Kriege hänge. Er beantrage daher, daß der Bundestag aufgefordert werde, sogleich den Krieg an Dänemark zu erklären und Schleswig besetzen zu lassen, und ferner, daß zwei Mitglieder des Ausschusses nach Berlin zu senden seien, um die preußische Regierung aufzufordern, eine starke Heeresmacht in Schleswig und Jütland einrücken zu lassen. Jetzt stimmten nur Soiron, Rüder und Mathy mit mir dagegen, alle Andern für den Antrag. Zu dieser Mission wurden Schleiden und Mathy erwählt, und zwei Mitglieder beauftragt, dem Präsidenten des Bundestags, Herrn Colloredo, wie man den Grafen schlichtweg zu nennen pflegte, den Beschluß des Funfziger Ausschusses zur prompten Ausführung kund zu thun. Die zwei Mitglieder begaben sich sogleich in dem negligémäßigen Anzuge, in welchem sich viele zu kleiden liebten, zum Bundespalast in der Eschenheimer Gasse, und richteten ihren Auftrag aus, welchem dann der Bundestag rasch Folge gab.

Beiläufig möge hier erwähnt werden, daß in Schleswig-Holstein bereits vor dem Zusammentreten des Vorparlaments der Aufstand ausgebrochen war, und man daselbst eine provisorische Regierung gebildet hatte. Auch war es bereits zu Feindseligkeiten mit den Dänen gekommen. Das Einschreiten Preußens war daher den Schleswig-Holsteinern sehr erwünscht.

Die beiden sehr anspruchslosen Herren, Schleiden und Mathy, die an nichts weniger als an die Souveränität des Funfziger Ausschusses dachten, reiseten nach Berlin und meldeten sich im Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten. Die Diener sagten ihnen, es sei Ministerrath und sie könnten den Minister nicht sprechen. Beide fanden das ganz in der Ordnung und schickten sich an fortzugehen, indem sie ihre Karten abgaben. Auf diesen Karten stand ihr einfacher titelloser Name, jedoch war darunter geschrieben: „Abgeordnete des Funfziger Ausschusses". Als die Diener dieses lasen, ersuchten sie die Herren, einen Augenblick zu verweilen, damit Se. Excellenz bestimmen könne, wann sie die Herren empfangen wolle. Ein Diener brachte die Karten hinein. Nach einer Minute wurden die Flügelthüren geöffnet, der

Minister empfing Schleiden und Mathy an der Thür und bemerkte, der Ministerrath sei sofort aufgehoben, damit er die Wünsche des Funfziger Ausschusses entgegen nehmen könne. Diese wurden auch sogleich bewilligt zu der größten Ueberraschung der beiden Abgeordneten.

Es war damals die Zeit der Katzenmusiken, die man mißliebigen Personen brachte. Dieselben hatten sich zu einem Industriezweige ausgebildet, dergestalt, daß man sie zu verschiedenen Preisen, z. B. mit einem Esel und ohne Esel, mit viel Musik und mit wenig Musik bestellen konnte. Ehe es damit bis zu dieser Entwickelung kam, wurde dem alten Herrn M. A. von Rothschild, dessen Wohnung unmittelbar an das Gasthaus „Zum Römischen Kaiser" stößt, eine glanzvolle Katzenmusik ersten Ranges gebracht. Es war nämlich eine Subscription für Schleswig-Holstein eröffnet und dem alten Rothschild zuerst vorgelegt worden. Dieser hatte zehn Gulden unterzeichnet. Das mißfiel dem Frankfurter Volke. Es that sich zusammen, wechselte die zehn Gulden in Kupfergeld um, that das Kupfergeld in zwei Säcke, die man auf einen Esel legte, und zog nun mit diesem Esel, tausende von Menschen vorauf und tausende hinterher, nach Rothschild's Hause, um ihm in solcher Weise seine zehn Gulden zurückzubringen. Ich hatte schon um 9 Uhr im Gasthause gehört, daß man dem alten Rothschild eine Katzenmusik bringen wolle, und da ich ein solches Schauspiel noch nie gesehen, blieb ich zu Hause und wartete der Dinge, die da kommen sollten. Gegen 10 Uhr hörte man in der Ferne eine schreckliche Musik von verstimmten Blasinstrumenten, Trommeln und Pfeifen, es wälzte sich die Zeil herab ein großer Volkshaufen, welcher neben der erwähnten Musik ein furchtbares Geheul, Gequik, Katzenmiauen und Hundegebell ertönen ließ und vor dem Rothschild'schen Hause tobend Halt machte. Da erschien der Esel. Derselbe wurde vor die Thür geführt, diese eingeschlagen und nun das Thier ins Haus geführt, um seine Schätze abzuladen. Gleichzeitig wurde ein Steinhagel gegen die mit Jalousien versehenen Fenster gerichtet. Der Lärm hatte schon über eine halbe Stunde gedauert, als eine Compagnie Bürgerwehr erschien, sich vor dem Hause des Herrn Rothschild aufstellte und dann mit Kolben und Bajonet den Haufen auseinander trieb. Eine Viertelstunde später herrschte nächtliche Ruhe auf der Straße, als wenn nicht das Mindeste passirt wäre.

An diese Erzählung knüpft sich die folgende. Die Frankfurter Banquiers hatten an den Funfziger Ausschuß, dem, wie man glaubte,

die Sorge für Alles und Jedes im Vaterlande übergeben sei, eine Eingabe gerichtet, worin sie die Stockung des Verkehrs, den Geldmangel und das gänzlich fehlende Vertrauen schilderten, und keinen andern Ausweg erblickten, als wenn der Funfziger Ausschuß geneigen wolle, eine deutsche Nationalbank zu errichten. Das Gesuch erregte große Heiterkeit in der Versammlung, welche über keine andere Geldmittel verfügen konnte als über 10,000 Gulden, welche der Senat von Frankfurt die Güte gehabt hatte, dem Ausschuß für seine kleinen Ausgaben an Schreibmaterial, Druckkosten und Missionsausgaben vorzuschießen. Es wurde aber doch eine Commission deputirt, um mit den Banquiers Rücksprache zu nehmen. Diese Commission bestand aus Soiron, Kolb und mir. Die Zusammenkunft fand am folgenden Tage im Hause des Herrn Grunelius statt. Als wir eintraten, fanden wir sieben bis acht Banquiers versammelt, Herr von Rothschild fehlte aber noch. Als der Letztere eintrat, erhob sich Alles und verneigte sich mit Ehrfurcht, als wenn ein König erschienen wäre. Er nahm Platz auf dem Sopha neben Soiron. Ich saß an seiner andern Seite. Nachdem der Gegenstand im Allgemeinen erörtert war, wurde unsererseits darauf aufmerksam gemacht, daß aus der Sache nur dann etwas werden könne, wenn die Herren für Anschaffung von Geldmitteln sorgen wollten. Da nahm der alte Herr von Rothschild das Wort und drückte sich in seiner eigenthümlichen Weise wie folgt aus: „Ich will Ihne sage, das hilft alles nit, das Vertraue kann so lange nit wiederkehre, als de Regierunge nit die Kraft habe, das schlechte Volk, wissen Se, das schlechte Volk, das sich auf der Straße herumtreibt, daran zu hindere, daß sie ehrliche Leit Katzenmusike bringe und de Fenster einwerfe, wie mir gestern Abend geschehe. Ich hab bis 3 Uhr Morgens hinter meine Fenster hin und her gewandert, um ze sehe, ob sie mir noch mehr einwerfen thäte. So lang das dauert, kriege mir kein Vertraue wieder".

Der alte Herr faßte die Sache zwar auf seine Weise auf, er traf aber den Nagel grade auf den Kopf. Damit war denn auch die Conferenz zu Ende, denn wir gaben ihm Alle Recht. Insbesondere freuten wir Funfziger uns, diese Bankgeschichte los zu sein.

Mittlerweile hatte man auch in Oesterreich die Wahlen für den Funfziger Ausschuß vorgenommen. Man hatte, ich glaube übrigens nur in Wien, gewählt die Herren Endlicher, Kuranda, Schuselka, Mühlfeld, Schilling, Hornbostl und Hübner. Diese erschienen nun in feierlicher Versammlung des Ausschusses. Sie waren sämmtlich be-

waffnet und mit schwarz-roth-goldenen Schärpen angethan. Mehrere Oesterreicher hielten nun patriotische Ansprachen, und unsere drei Präsidenten erwiederten dieselben in herzlicher Weise, bis schließlich eine allgemeine Umarmung erfolgte, worauf die neuen Mitglieder Platz nahmen.

Seit dem Eintritt der Oesterreicher beschäftigte sich der Funfziger Ausschuß sehr viel mit allerlei Fragen der höheren Politik. Was im Vorparlament nur als Wunsch für die Berathung der künftigen Nationalversammlung beschlossen, glaubte man jetzt schon in Ausführung bringen zu können. Es wurde daher beantragt Istrien, Ost- und Westpreußen jetzt in den deutschen Bund aufzunehmen, und erflossen über diese Fragen eine Menge ausführlicher und gründlicher Reden. Es hatte eigentlich Niemand gegen deren Aufnahme etwas einzuwenden, nur hielt man den Ausschuß nicht für competent, sich mit solchen Fragen zu befassen. Wenn ich nicht irre, wurde beliebt, den Bundestag aufzufordern, das Nöthige zur Ausführung des Wunsches des Ausschusses wahrzunehmen. Man verstieg sich sogar so weit, auch von der Vereinigung des Elsaß und Kurlands mit Deutschland zu sprechen, verließ aber diese Frage, um die Vereinigung Posens mit dem wieder herzustellenden Polen zu befürworten. In dieser Frage standen die beiden Parteien sich schroff gegenüber, weshalb es zu keinem Beschluß kam. Die Polen erregten die lebhafteste Theilnahme vieler Mitglieder des Ausschusses. Es fand eine endlose Discussion darüber statt, ob die preußische Regierung aufgefordert werden solle, den Polen das Vaterland oder ein Vaterland wieder zu geben; man verlangte, Preußen solle eine polnische Politik befolgen. Wenn man den Russen das alte Polen nicht nehmen könne, verlangte man, daß Preußen den Polen auf seinem Gebiete eine selbständige Heimath gewähre. Schließlich, nachdem man 3 bis 4 Stunden über die Sache hin und her geredet hatte, bemerkte Herr Siemens aus Hannover, er sei noch immer nicht daraus klug geworden, was der Antrag, Preußen solle eine polnische Politik befolgen, eigentlich bezwecke; er habe bisher immer unter „polnisch“ etwas Confuses verstanden, wie „polnischer Reichstag“, „polnische Wirthschaft“, er frage daher an, ob man verlange, daß Preußen eine confuse Politik befolgen solle, oder was eigentlich die Meinung sei. Da die übliche Schlußzeit der Sitzung bereits erheblich überschritten war, wurde diese nun aufgehoben, und man ist auf diese polnische Frage nicht wieder zurückgekommen.

Es begab sich nun, daß ein großer Schwarm Polen aus Frankreich gekommen war, um sich, wie man sich auszudrücken pflegte, nach „dem Vaterlande“ zu begeben. Es war nämlich in Posen ein kleiner Aufstand ausgebrochen, und diesem wollten sie sich zugesellen. Das Präsidium des Ausschusses erwirkte ihnen freie Fahrt auf dem Rheine nach Cöln, und von da auf der Eisenbahn bis Magdeburg. Hier aber fand die preußische Regierung sich veranlaßt, diese Polen ohne Umstände dahin zurückzuschicken, woher sie gekommen waren. Als dieses im Ausschusse bekannt wurde, waren die Polenfreunde außer sich vor Entrüstung, und hielten viele Reden über das „schmachvolle Verfahren der preußischen Regierung“.

Inzwischen war die Commission, Herr Venedey und Genossen, welche der Ausschuß an Hecker gesandt hatte, um ihn zu bewegen, die Waffen niederzulegen, zurückgekehrt. Der Hecker'sche Aufstand hatte sich über die größere südliche Hälfte von Baden verbreitet, und auch in der Pfalz gezündet. Die Sache war deshalb ernsthaft, weil alle deutsche Staaten mit sich selbst zu schaffen hatten, und militärische Hülfe nicht vorhanden war. Der Ausschuß glaubte daher seinen Einfluß einlegen zu müssen, und erließ eine Proclamation an die Aufständischen. Die Mission Venedey's folgte unmittelbar darauf.

Ueber diese Mission erstattete nun Venedey seinen Bericht, welcher unter andern etwa Folgendes enthielt:

„Im Oberlande angekommen, konnte mir Niemand sagen, wo Hecker sich aufhalte. Endlich kam ich an ein Dorf, wo ich von Bewaffneten, die wie Räuber aussahen, angehalten wurde. Meine Begleiter waren inzwischen von mir getrennt worden. Auf meine Frage, wo ihr Anführer, Hecker, sich aufhalte, erwiederten sie, nichts davon zu wissen, daß ich aber ohne Weiteres ihnen zu folgen habe. Sie schleppten mich nach einem andern Dorfe, wo ich an einen größeren Haufen abgeliefert, über allerlei befragt, und darauf untersucht wurde. Zunächst fragten sie, ob ich verbotene Schriften bei mir führe, sie untersuchten meinen Koffer, und fanden Proclamationen des Funfziger Ausschusses, die sie sogleich als verbotene Waare zu sich nahmen. Es scheint daher, daß die Preßfreiheit nicht zu den Artikeln der neuen Republik gehöre. Dann wurde ich befragt, ob ich Waffen bei mir führe, und nachdem sich ergeben hatte, daß ich völlig unbewaffnet sei, schleppten sie mich die Kreuz und Quer von einem Orte zum Andern. Allenthalben sah ich viele bewaffnete Leute, meistens in Blousen.

Endlich wurde ich in ein kleines Zimmer gebracht, in dem sich ein Bett befand; Wachen standen vor der Thür, so daß ich ein Gefangener war und auch so behandelt wurde. Nach Mitternacht wurde ich geweckt, es traten etwa sechs bewaffnete Männer ins Zimmer, unter denen ich Hecker erkannte. Man hielt mir Pistolen entgegen, und fragte mich was ich wolle. Es wurde mir nicht gestattet, Hecker allein zu sprechen, weil die Leute sich unter einander nicht trauten, ich mußte daher meinen Auftrag in diesem Kreise ausrichten. Nachdem ich ihnen das Hoffnungslose ihres Unternehmens auseinandergesetzt hatte, versprach ich ihnen volle Amnestie, wenn sie die Waffen niederlegen wollten. Meine Rede wurde mit Hohn aufgenommen und mir kundgegeben, ich solle machen daß ich fortkomme, was denn auch schleunigst geschah, weil ich einsah, daß meine Sendung keinen Erfolg haben werde."

Das hatten Andere auch vorher geglaubt. Die Darstellung, welche der ehrliche und gutmüthige Venedey von der Hecker'schen Erhebung gab, wovon die vorstehende Erzählung nur einen kurzen Umriß wiedergiebt, war höchst interessant und amüsant, und völlig geeignet dem Liebäugeln mit der „deutschen Republik" ein Ende zu machen. Uebrigens war der Ausschuß froh, daß die Hecker'sche Bande die von Venedey angebotene Amnestie nicht angenommen hatte. Denn wie hätte der Ausschuß diese durchführen können? — Von diesem Zeitpunkt an wurde der Funfziger Ausschuß nach und nach mäßiger, und wenn es auch an vielen Ueberschwänglichkeiten, der aufgeregten Zeit entsprechend, nicht fehlte, so trat doch unverkennbar eine größere Besonnenheit ein. Man sah ein, daß eine Treiberei im Sinne von Hecker und Struve nur zu Anarchie und Auflösung aller Ordnung führen werde, und wurde daher zurückhaltend.

Der badischen Regierung war es endlich gelungen, einige Truppen zusammen zu ziehen und unter den Oberbefehl des aus niederländischen Diensten zurückgetretenen Generals Friedrich von Gagern zu stellen. Dieser rückte gegen die Aufständischen vor, während gleichzeitig im Auftrag des Bundes bayrische und würtembergische Truppen zur Unterstützung der badischen Regierung herangezogen. Bevor es zum Kampfe kam, ritt Gagern, um Blutvergießen zu vermeiden, allein einem Haufen näher, indem er denselben aufforderte, die Waffen niederzulegen. Da fiel ein Schuß aus dem Haufen, und der edle General sank todt vom Pferde. Die Nachricht von diesem Ereignisse machte überall einen erschütternden Eindruck, und als Soiron dem Ausschusse

davon Mittheilung machte, erhob sich derselbe einmüthig zur Bezeugung seiner Theilnahme, worauf der Vorsitzende die Versammlung sogleich aufhob.

Einige Tage später wurde die Leiche des Generals Friedrich von Gagern nach Frankfurt gebracht, um in der Familiengruft auf dem Landsitze des alten Freiherrn von Gagern beigesetzt zu werden. Man kam allerseits überein, dieser Leiche ein feierliches Geleit bis an die Grenze des Frankfurter Gebiets zu geben. Der Leichenzug wurde wie folgt eingerichtet. Dem Sarge folgten die Bundestagsgesandten, der Funfziger Ausschuß, das Siebenzehner Collegium (dieses bestand aus den Bevollmächtigten der 17 Curien des Bundestags, welche gegen die Mitte des April in Frankfurt eintrafen, um einen Verfassungsentwurf für ganz Deutschland auszuarbeiten und der Nationalversammlung demnächst vorzulegen), die fremden Gesandten, der Frankfurter Senat, die Honoratioren unter den Frankfurter Bürgern, das Feldbataillon, die Bürgerwehr, die Cavallerie, die Artillerie, und eine unabsehbare Menge Volks. Angekommen an der Grenze wurde ein großer Kreis gebildet, es entstand eine feierliche Stille. Alles schwieg, man sah sich an, denn Jeder erwartete, daß jetzt eine Rede gehalten werde. Aller Augen richteten sich auf Soiron, als den Präsidenten des Funfziger Ausschusses, den man für die wichtigste anwesende Person hielt. Dieser hielt sich aber dafür keinesweges, und hatte nicht entfernt daran gedacht, daß ihm obliegen werde, bei der Sache irgend etwas zu thun. Es entstand daher eine gränzenlose Verlegenheit, die damit endete, daß Heinrich von Gagern dem Soiron, einigen Bundestagsgesandten und Frankfurtern mit Thränen im Auge schweigend die Hand reichte und dann mit der Leiche weiter zog.

Als wir zurückwanderten, kam eine Deputation der Bürgerwehr zu dem Funfziger Ausschuß und ersuchte diesen, an einer näher bezeichneten Stelle der Promenade verweilen zu wollen, weil die bewaffnete Macht wünsche, den Vertretern des souveränen deutschen Volks ihre Hochachtung zu bezeugen. Das konnte nicht abgelehnt werden. Bis dahin war es in Deutschland nur Gebrauch gewesen, daß Truppen vor hohen Häuptern defilirten. Da diese aber damals nicht gerechnet wurden und auch das Militär nach eigenem Belieben verfuhr, so wollte man das Ding einmal umkehren und defiliren nun vor „dem Volk und dessen Vertretern". Die Musikchöre stellten sich dem Funfziger Ausschuß gegenüber auf und begann sodann der Zug.

So wie eine Section vor den Funfzigern vorbei zog, schwenkte der Officier den Säbel, die Soldaten drückten das Gewehr an und riefen: „Hoch lebe der Funfziger Ausschuß!“ Dieser rief dann wieder: „Hoch lebe das bewaffnete Volk!“ Aber bald konnte der Ausschuß nicht mehr rufen und beschränkte sich darauf, das Haupt zu entblößen.

Eines schönen Tages lief die Nachricht ein, daß in Cassel eine Prügelei zwischen Dragonern und „Volk“ stattgefunden habe, wobei angedeutet wurde, daß der Kurfürst die Dragoner aufgereizt haben dürfte. Diese Geschichte wurde sogleich zum Gegenstand einer öffentlichen Berathung gemacht und in fulminanten Reden empfohlen, eine Untersuchung anzuordnen, und wenn sich ergeben sollte, daß Se. Königliche Hoheit bei der Sache betheiligt sei, dem hessischen Ministerium eröffnet werden möge, daß es keine Aufträge mehr von dem Kurfürsten anzunehmen, sondern fortan sich an den Funfziger Ausschuß zu wenden habe. Ein Redner verstieg sich in seinem Eifer so weit, daß er der Ansicht sei, die Commission, welche nach Cassel zu senden sei, solle, wenn sie den Kurfürsten schuldig fände, ihn „entlassen“. Die Discussion erregte große Heiterkeit bei den meisten Mitgliedern und zwar umsomehr, als einige Andere die Sache ganz ernsthaft nahmen. Das Präsidium beauftragte drei besonnene Herren, Heckscher, Wippermann und Blachière, mit der Mission nach Cassel. Die drei Herren kehrten nach vier bis fünf Tagen zurück und erklärten, Se. Königliche Hoheit sei unschuldig befunden, sie hätten daher keine Veranlassung gehabt, von den ausgesprochenen Wünschen des Ausschusses Gebrauch zu machen. Das wurde denn von mehreren Mitgliedern sehr bedauert und bezweifelt, ob die Herren ihre Mission auch ernstlich genug aufgefaßt hätten.

Als von allen deutschen Regierungen die Anzeige eingegangen war, daß sie die Wahlen zur Nationalversammlung am 1. Mai nach den Vorschriften des Vorparlaments vornehmen lassen würden, kam von Prag die Kunde, daß man dort nichts mit Deutschland zu thun haben wolle. Nachdem darüber hinlänglich geredet worden, hielt man es für nothwendig, eine Mission nach Prag zu senden, um die Tschechen zu bekehren. Da meine Gesinnungsgenossen nicht auf den Dienst paßten, was zu dieser Zeit auch nicht mehr nothwendig war, wurden zwei der Unsrigen durch Stimmenmehrheit dazu erwählt, wenn ich nicht irre, Wächter und Kuranda. Bei ihrer Ankunft in Prag wurde ihnen allseitig angedeutet, daß, wenn ihnen Leben und Gesundheit lieb

sei, sie sehr wohl thun würden, sich eiligst wieder zu entfernen. Sie kamen daher von der erfolglosen Mission sehr bald zurück.

Es war damals bei den demokratischen Herren Sitte, es mit der Wahrheit nicht sonderlich genau zu nehmen, mit andern Worten heillos zu lügen. Wenn dann ein Mann wie Mathy, der in der Regel diese Aufgabe übernahm, mit seiner unvergleichlichen Ruhe und Consequenz dergleichen Unwahrheiten niederschlagend aufdeckte, dann erfolgte die Antwort: „Ein Volksmann brauche sich niemals zu rechtfertigen". Auf dergleichen, von vielen Mitgliedern unterstützte und von den Zuhörern mit lautem Bravo begrüßte Orakelsprüche ließ sich dann nichts weiter antworten.

Recht oft wiederholten sich noch auf den Straßen Frankfurts, gewöhnlich auf der Zeil, oft aber auch auf andern Plätzen, die Scenen, welche zur Zeit des Vorparlaments abgespielt wurden. Es versammelte sich spät Abends ein Volkshaufe, ein Redner sprach dann zu Gunsten der Errichtung einer deutschen Republik, worauf derselben ein Hoch gebracht und zu allerlei Unfug übergegangen wurde. Die Polizei schritt nun ein und mehrfach wurde in der Nacht Generalmarsch geschlagen, um die Bürgerwehr unter die Waffen zu rufen. Robert Blum pflegte dann am andern Tage im Ausschuß anzuzeigen, daß die hohe Polizei in der vorigen Nacht sich damit amüsirt habe, die Revolution zu suchen, sie habe aber „natürlich" nichts gefunden.

Der Funfziger Ausschuß hatte eine wahre Malice auf die Bundestagsgesandten, welche die Carlsbader Beschlüsse unterzeichnet hatten; er forderte daher mehrfach den Bundestag auf, diese aus seiner Mitte zu entfernen. Alle Regierungen gaben dieser Aufforderung nach, indem die Gesandten ihre Abberufung sich erbaten. Nur Einer that dieses nicht, nämlich der bremische Bürgermeister Smidt, der rundweg erklärte: „Die Kerls haben mir nichts zu sagen". Der Bundestag war bald ganz anders zusammengesetzt, als früher, und ging so sehr auf die neue Richtung ein, daß er mir noch radicaler zu sein schien, als der Funfziger Ausschuß.

Höchst interessant waren Abends die Zusammenkünfte im „Englischen Hof". Hier traf man fast jeden Abend die Bundestagsgesandten, die Herren des Siebenzehner Collegiums, die Gemäßigten des Funfziger Ausschusses, manche fremde Gesandte und Fremde, welche nach Frankfurt kamen, um den Spuk einmal in der Nähe anzusehen. Die Bekanntschaften machten sich sehr leicht, ohne Introduction, denn alle Cere-

monien und Titel fielen weg, schon weil dazu keine Zeit blieb. Man genoß irgend etwas und Alle tranken dazu Bier, weil man dafür hielt, daß dieses das Gemüth beruhige. In diesem Kreise theilte man sich alle Neuigkeiten des Tages mit, die fast immer pikant waren; denn an wichtigen Nachrichten über allerlei Ereignisse, an Gerüchten und Berichten über Aufstände, über das Anrücken revolutionärer Banden nach Frankfurt, an Berichten über die Kämpfe mit den Hecker'schen Aufständischen in Baden und in der bayrischen Pfalz, aus Schleswig-Holstein, aus Frankreich und Italien war kein Mangel. Die Projecte über die Neugestaltung Deutschlands wurden hier ebenfalls verhandelt. Männer wie Dahlmann, Gervinus, Gagern, Albrecht, Droysen, Schmerling, Bassermann, waren hier fast immer anwesend. Was am meisten aufregte, war das, was in der Nähe von Frankfurt vorging, der Aufstand in Baden und die Bewegung unter dem Landvolk um die Stadt herum. Die Herren, welche ihre Heimath in Baden und der Pfalz besucht hatten, mußten dann erzählen. Sie stiegen auf einen Tisch und verkündeten ihre Erlebnisse. Ausgezeichnet verstand dieses Herr Franz Peter Buhl aus Deidesheim. Derselbe trug dann allerlei höchst amüsante, oft aber auch sehr ernste und Besorgniß erregende Geschichten in der ihm eigenthümlichen schwäbischen Mundart vor. Seine Vorträge fesselten Alle.

Gegen Ende des Monats April fing den Funfzigern der Redestoff an auszugehen, man kam daher auf andere Gedanken. Die Radikalen hatten ausgefunden, daß ihre Gegner doch keineswegs arge Reactionäre seien, und da sie selbst viel milder geworden waren, wurde es thunlich, gemeinschaftlich Partien aufs Land zu machen. Einmal ging es mit der Eisenbahn nach dem Taunus. Auf den Wunsch mehrerer Herren setzten wir uns in die Wagen 4. Classe, um uns nicht von dem „Volke" abzusondern. Dabei wurde viel gelacht und gescherzt, selbst der sonst immer ernste Robert Blum wurde heiter. Ein ander Mal fuhr der Ausschuß mit einem großen Omnibus nach Homburg. R. Blum saß mir gegenüber und unterhielt sich lebhaft mit mir. Er schenkte mir einige Zuneigung und ich muß ihm die Gerechtigkeit wiederfahren lassen, daß, wenn ihn nicht der politische Fanatismus erfaßte, er etwas recht Gutmüthiges in seinem Wesen hatte.

In Homburg hätte der ganze Funfziger Ausschuß leicht gefangen genommen werden können. Es steht nämlich in der Nähe der Stadt auf einer Anhöhe ein alter Wartthurm, in diesen spazierte der ganze

Ausschuß hinein. Der Pförtner hätte daher nur die Thür zu schließen brauchen, so wären wir Alle gefangen gewesen. Als wir oben waren und uns der Rundschau erfreuten, wurde auf die Gefahr aufmerksam gemacht. Die Herren meinten zwar, man könne wohl darauf vertrauen, daß das „Volk" uns bald befreien werde; allein das „Volk" hatte auch schon oft dem Ausschuß den Tod geschworen, und war man der Gesinnung der Leute um Homburg herum keineswegs sicher. Man hielt es daher für zweckmäßig, Einige der Unsrigen, und zwar der Behäbigsten, hinabzusenden, um die Thür zu bewachen. In Homburg fand Abends eine Volksversammlung statt, bei welcher eine Anzahl Herren reden wollten, um sich für die Wahl zur Nationalversammlung zu empfehlen. Wir hatten nicht Lust diese Reden anzuhören und fuhren vor dem Beginn derselben ab, jedoch nicht ohne ein dreifaches Hoch und Fahnenschwenken von Seiten des „Volks", welches plötzlich entdeckt hatte, daß ihm das Glück zu Theil geworden sei, mit einem Besuche des Funfziger Ausschusses beehrt zu werden.

Eine der widerwärtigsten Angelegenheiten war damals die „Arbeiterfrage". Bei dem Stocken von Handel und Verkehr waren eine Menge Menschen ohne Beschäftigung und brodlos. Jeder Faullenzer und Landstreicher brauchte sich nur für einen „Arbeiter" auszugeben, um sicher zu sein, reiche Spenden zu erhalten. Die Regierungen ließen daher oft sehr unnütze Bauten vornehmen, um nur die Leute zu beschäftigen und sie von Unfug abzuhalten. Natürlich verlangte man nun vom Funfziger Ausschuß, daß er Rath schaffe. Zu diesem Zwecke wurden ihm von vielen Seiten Rathschläge ertheilt und Eingaben an ihn gerichtet von Vereinen, Versammlungen und Privaten. Eine Eingabe beantragte, daß das in Deutschland vorhandene Silbergeräth auf den Altar des Vaterlandes niedergelegt werde, um daraus Thaler und Gulden zu schlagen. Eine andere wollte das Erbrecht zum Besten der Gesammtheit aufgehoben wissen. Wieder eine wollte umfassende Staatsarbeiten vorgenommen haben. Ein Antrag ging dahin, der Staat, das heißt der Funfziger Ausschuß, solle alle Eisenbahnen übernehmen, und eine Menge Anträge bezogen sich auf Aufhebung von Steuern, die den „gemeinen Mann" drückten. In allen diesen Wünschen war der Ausschuß nicht in der Lage, das Mindeste thun zu können, wenn er es auch gewollt hätte; er wußte daher keinen andern Rath, als eine Commission zu ernennen, die man die „Arbeitercommission" nannte, und an diese alle solche Anträge, welche sich auf den Zustand

der Arbeiter bezogen, zur Prüfung zu verweisen. Die Commission bestand aus Robert Blum und vier Herren seiner Partei. Diese Herren hatten aber keine Zeit, sich um solche Dinge zu bekümmern, da sie Abends stets in ihren Clubs sein mußten und bei Tage die Sitzungen des Ausschusses stattfanden. Sie ließen daher bis Anfangs Mai Alles liegen, kamen nicht einziges Mal zusammen und als der Ausschuß von ihnen einen Bericht verlangte, baten sie um Verstärkung. Der Ausschuß ging darauf ein und der Präsident ernannte dazu Abegg aus Königsberg und mich. Ich war sehr ärgerlich über diese Ernennung und machte dem Soiron Vorwürfe. Dieser erwiederte, er habe sich den Spaß machen wollen, um einmal zu sehen, was ich zwischen lauter Leuten von der Linken anfangen würde. Ich beabsichtigte, mich um die Sache gar nicht zu bekümmern. Aber als die Commission doch zusammentrat, konnte ich mich nicht wohl ausschließen. Nachdem man einige Zeit über die Vorlagen kurz gesprochen hatte, waren sämmtliche Mitglieder der Meinung, daß dem Funfziger Ausschuß ein Bericht erstattet werden müsse, der zu veröffentlichen sei. Zu meinem größten Verdruß nöthigten mich die Herren, die Berichterstattung zu übernehmen. Um die Sache rasch los zu werden, entwarf ich am folgenden Tage meinen Bericht, in welchem die Arbeiternoth als eine Schuld der falschen Volksredner bezeichnet wurde, welche das Vertrauen zu dem Besitzstand erschüttert und den Haß gegen die Besitzenden und Arbeitgeber geschürt hätten. Ich fügte einige, den Zeitverhältnissen entsprechende handelspolitische Rathschläge hinzu, und legte sodann diesen Bericht meinen Commissionscollegen vor. Zu meinem größesten Erstaunen erklärten sich die Herren sämmtlich mit dem Bericht einverstanden und flossen über von Dank und Liebenswürdigkeit. Besonders erbaut davon war Robert Blum, der sich nur gestattete, an leidlich geeigneter Stelle den Satz hinein zu votiren: „War es die junge Freiheit, welche alle Hände lähmte, alles Vertrauen schwinden ließ? Nein, sie war es nicht!“ Dabei fand ich nichts zu erinnern, und freute mich nicht wenig, daß die Sache so rasch zum Abschluß kam.

Der Bericht wurde dem Funfziger Ausschuß vorgelegt, gebilligt und gedruckt in vielen tausend Exemplaren über Deutschland verbreitet; namentlich gelangten viele Exemplare nach Oesterreich, wo eines derselben in die Hände des Erzherzogs Johann kam, welcher, als im Juli ich durch Herrn von Schmerling ihm zum Reichsminister des Handels vorgeschlagen wurde, auf Grund jenes Berichts, der seinen Beifall

gefunden, seine Einwilligung ertheilte. Ich lasse den Bericht als Beilage folgen, da er in Berücksichtigung jener Zeit nicht ohne Interesse ist.

Als nun der Funfziger Ausschuß sich seinem Ende näherte, hieß es, derselbe müsse, wie jeder gute Christ, sein Testament machen, und dem deutschen Volke, besonders aber der Nationalversammlung vorlegen, was er alles gethan und eingebrockt habe, um von ihr die Ausführung zu gewärtigen. Es solle daher ein Bericht über die Wirksamkeit des Funfziger Ausschusses verfaßt und dazu eine Commission niedergesetzt werden. Soiron ernannte mich zum Vorsitzenden und daneben Abegg, Jürgens und Lehne.

Die Erstattung dieses Berichts würde eine schöne Gelegenheit dargeboten haben, sich in den damals üblichen und beliebten Redensarten zu ergehen. Es wurde das auch von dem Ausschuß erwartet; allein da keiner der Commissare Lust hatte sich damit zu befassen, kamen wir überein, einfach ein Resumé oder Register der wichtigsten Beschlüsse, Berichte und Proclamationen, Eingänge u. s. w. zum etwaigen Durchsehen Seitens der Nationalversammlung aufzustellen. Die vier Mitglieder theilten sich in diese Arbeit, und kam daher eine solche Sammlung in wenigen Tagen zu Stande. Sie wurde dem Ausschuß übergeben und vom Präsidium dem Alterspräsidenten der Nationalversammlung zugestellt, deren Mitglieder schon anfingen in Frankfurt einzutreffen und kurze Sitzungen zu halten. Ob Jemand dies Register jemals angesehen hat, habe ich nicht in Erfahrung gebracht. So kam es denn, daß in dem ehrwürdigen „Römer“, neben einander, die Nationalversammlung unter ihrem Alterspräsidenten, Herrn Schott aus Würtemberg, und der Funfziger Ausschuß friedlich ihre Sitzungen hielten, die Erstere sehr kurz, der Letztere etwas länger, obgleich es eigentlich nichts mehr zu verhandeln noch zu beschließen gab. Es wurde aber angenommen, daß der Ausschuß sich nicht eher auflösen dürfe, bis die Nationalversammlung formell eröffnet sei, wozu der 18. Mai ausersehen war.

Unter den eingetroffenen Deputirten zur Nationalversammlung befand sich auch mein Freund Gevekoht, der in Bremen gewählt war und meine Frau mitbrachte, welche denn auch noch Gelegenheit hatte, manche „zeitgemäße“ Reden zu hören und nächtliche Straßentumulte zu Gunsten der deutschen Republik zu betrachten, wobei, weil Gerüchte über heranziehende Banden, die sich mit den Frankfurter Republikanern zu verbinden beabsichtigten, in Umlauf waren, durch Generalmarsch die

bewaffnete Macht aufgeboten wurde. Es verlief aber Alles schließlich ganz friedlich.

Immer mehr stellte sich heraus, daß zwei Parteien sich in der Nationalversammlung bekämpfen würden. Die eine erstrebte ein Kaiserthum für die zum deutschen Bunde gehörenden Staaten, Schleswig, Ost- und Westpreußen und Istrien eingeschlossen. Die andere wollte Deutschland in eine Republik umgewandelt wissen. Ich hielt beide Ziele für unausführbare Extreme, die nur in der Atmosphäre Frankfurts und des südwestlichen Winkels von Deutschland im vollen Maße Anklang fanden, während in weiterem Kreise bei Regierungen wie bei den Bevölkerungen die Ausführbarkeit ganz anders aufgefaßt wurde, auch Niemand die Frage, wie Oesterreich und Preußen sich zu derselben, namentlich zu der Kaiserwürde, stellen dürften, zu beantworten wußte. Ich vermochte daher keinen ersprießlichen Erfolg von der Erstrebung dieser Ziele zu erwarten, und da ich das wüste und wilde Treiben, so viel Interessantes es auch auf eine Zeit lang darbot, völlig zur Genüge genossen hatte, hielt ich dafür, in meiner amtlichen Stellung daheim nützlicher wirken zu können als in Frankfurt, und ersuchte daher meine Mitbürger, falls sie geneigt sein sollten mich zur Nationalversammlung zu wählen, statt meiner lieber ihre Wahl auf meinen Freund Gevekoht zu richten. Meine Mitbürger waren so gütig, meine Bitte zu erfüllen.

Da ich viel mit den Herren des Siebenzehner Collegiums verkehrte, welches eine Verfassung für Deutschland auszuarbeiten und vorzulegen hatte, namentlich mit G. Beseler, Dahlmann, Gervinus und Droysen, machte ich die Herren darauf aufmerksam, ob es nicht zweckmäßig und praktisch sei, den Bundestag in ein Staatenhaus umzuwandeln und damit das Verfassungswerk zu beginnen. Mit diesem Staatenhause, welches dann die Regierungen, resp. die Einzelstaaten vertrete, ließe sich stückweise die Verfassung und die Feststellung einiger dringlicher Gesetze rechtlich vereinbaren, und da in solcher Weise man sogleich eine Art von Staatsform für das neue Deutschland nach außen und nach innen erlange, bekäme man alsbald einen Grund unter den Füßen, während man sonst in Gefahr sei, sich in die Unendlichkeit zu verlaufen. Die Idee fand bei den Herren großen Anklang, und sie ersuchten mich dieselbe zu Papier zu bringen. Da ich aber am folgenden Tage abreisen wollte, konnte ich ihren Wunsch nur flüchtig erfüllen. Abends übergab ich meinen Aufsatz an Gervinus,

der ihn in die von ihm redigirte „Deutsche Zeitung" setzen ließ, und später in der Nationalversammlung zur Sprache brachte. Man war aber damals so sehr erfüllt von der Allmacht der Nationalversammlung, daß man dergleichen Vorsichtsmaßregeln für durchaus unzulässig und reactionär hielt, und zwar um so mehr, als ein großer Theil der linken Seite die Errichtung einer deutschen Republik mit Entschiedenheit erstrebte. Da ich das Concept meines Exposé bewahrt habe, lasse ich es als Beilage 2 folgen.

Wenn ich es unterlassen habe, in dieser Zusammenstellung manche Ausschreitungen, lächerliche Auftritte und unsinnige Anträge verschiedener Mitglieder wieder anzuführen, weil sie rein persönlicher Natur waren, so kann ich doch nicht unterlassen noch zu bemerken, daß recht viele Reden nur deshalb gehalten wurden, um sich bei dem „Volk" für die Wahl in die Nationalversammlung zu empfehlen. Dabei vergaßen sich manche Redner so weit, daß sie dem Präsidenten des Ausschusses allmählich den Rücken zukehrten, und geradezu nach den Zuhörern sprachen. Im Ausschuß verstand man dann so gut wie nichts von diesen Reden; da man sie aber für ziemlich gleichgültig hielt, ließ man den Herren ihr Vergnügen, und unterhielt sich mit seinen Nachbaren. Graf Bissingen, der ein großes Talent für Zeichnen hatte, entwarf dabei auf Papierblättchen kleine treffende Zeichnungen der mit den Zuschauern Redenden. Diese Blätter circulirten dann und erregten große Heiterkeit.

Die Periode des Vorparlaments und des Fuufziger Ausschusses vom 29. März zum bis 18. Mai zu Frankfurt a. M. war unbedingt die interessanteste des ereignißreichen Jahres 1848. Denn schwerlich jemals haben die Extreme des politischen Treibens sich so schroff und nahe gegenüber gestanden als in jener Zeit. Die Neuheit und Frische, womit die kühnen, verwegenen Ideen auf einander platzten, zumal in dem sonst so ruhigen Deutschland, wo man dergleichen gar nicht kannte, machte einen überwältigenden Eindruck. Man kam aus der Aufregung gar nicht heraus. Dazu die große Zahl rasch gemachter Bekanntschaften interessanter Männer, die man nicht etwa flüchtig in einer Gesellschaft kennen lernte, sondern mit denen man täglich umging wie mit alten Bekannten und Freunden, ohne Ceremonie, ohne Titel, ohne Rückhalt, und zusammengeführt durch gleiche Gefahren, Besorgnisse und Hoffnungen. Und wenn auch die Ansichten über das was die Zukunft bringen werde, weit auseinander gingen und sich in Dunkel verliefen, so war doch durchweg, trotz arger Extravaganzen und Ueberstürzungen,

bei Allen die Erwartung und Hoffnung lebendig, daß schließlich aus dem ganzen Gebahren eine neue und bessere Gestalt für das Vaterland hervor gehen werde. Es war die frische Jugendzeit des erwachenden Deutschlands. —

1.

Bericht der Arbeitercommission des Funfziger Ausschusses.

Dem Funfziger Ausschusse wurde schon während der ersten Tage seiner Wirksamkeit eine große Zahl Zuschriften, Vorstellungen, Rathschläge und Zeitschriften zugestellt, in welchen die Noth der arbeitenden Classen geschildert und dringend um Maßregeln zur Abhülfe derselben gebeten wurde. Die große Wichtigkeit des Gegenstandes erkennend, beauftragte der Ausschuß eine Commission mit der Prüfung dieser Vorlagen und mit der Ermittelung von Hülfsmitteln, ungeachtet sich nicht verkennen ließ, daß zu gründlicher Beurtheilung von so tief in das Völkerleben eingreifenden Fragen während der kurzen Lebensdauer des Ausschusses alle Mittel zur Einziehung von Erkundigungen und noch mehr zur Ausführung von so folgenreichen Hülfsmaßregeln fast gänzlich mangelten. Zu vorgedachten Eingaben, die Arbeiternoth betreffend, gesellte sich allmählich noch eine Fluth von Anträgen, Vorstellungen und Druckschriften, allerlei Gegenstände, z. B. Errichtung einer deutschen Nationalbank, Uebernahme der Eisenbahnen durch den Staat, Ueberweisung alles Silbergeräthes an die Staaten zum Vermünzen, Vornahme umfassender Staatsbauten und ähnliche Dinge betreffend, welche man an die „Arbeitercommission" verwies. Der Ausschuß gab dadurch mit richtigem Takte zu erkennen, daß er alle diese Fragen als zusammengehörend und sich unter einander ergänzend ansehe, mithin erwarte, daß seine Commission die ihr gestellte Aufgabe vom höheren Standpunkte auffassen und sich nicht darauf einlassen werde, vereinzelte Palliativmaßregeln in Vorschlag zu bringen. In diesem Sinne erlaubt sich die Commission das Ergebniß ihrer Berathungen in dem Folgenden vorzutragen:

Die erste Frage ist: W o r i n b e s t e h t d a s U e b e l, w e l c h e s s o s c h w e r a u f d i e G e g e n w a r t d r ü c k t, i s t e s v o r ü b e r g e h e n d e r A r t, o d e r i s t e s e i n t i e f e r w u r z e l n d e s, b e r u h t e s i n p o l i t i s c h e n, i n c o m m e r c i e l l e n o d e r i n s o c i a l e n V e r h ä l t-

nissen, oder in allen zusammen genommen? — Welches sind die Ursachen, aus denen es hervorgegangen?

Bevor auf die Wirkungen der Zeitereignisse der letzten Monate ein Blick geworfen, und die durch sie hervorgerufenen traurigen Zustände erläutert werden können, dürfte es erforderlich sein, auf die Vergangenheit näher einzugehen, weil eben aus dieser jene sich am klarsten beurtheilen lassen.

Eine lange Reihe von Friedensjahren ruft allemal eine bedeutende Vermehrung der Bevölkerung in allen Ländern hervor, und zwar zumeist in den ärmeren Volksclassen. Es liegt daher in der Natur der Sache, daß in den Fächern, worin diese Beschäftigung und Erwerb finden, eine Ueberfüllung und folgeweise durch die Zunahme des Angebots von Arbeitskräften eine Herabdrückung der Löhne eintritt. Da dieses nicht in einer Gegend, nicht in einem Lande allein der Fall ist, sondern überall in allen, gleichen Frieden genießenden Ländern, und zwar zu derselben Zeit, so tritt ein Wettlauf der Concurrenz nicht zwischen Einzelnen, sondern zwischen einer Gegend mit der andern, zwischen einem Lande mit dem andern ein, insofern es sich um die Anfertigung von Erzeugnissen handelt, die im Absatze mit einander wetteifern. Die Folge davon ist, daß diejenige Gegend und dasjenige Land, welches solche Erzeugnisse am wohlfeilsten hervorbringt, die andern verdrängt, sie daher nöthigt, eben so wohlfeil zu arbeiten, um überhaupt Arbeit zu erhalten. Diejenige Gegend aber, welche sich nicht dazu entschließen will, gleich wohlfeil und gleich gut zu arbeiten, muß unrettbar die Arbeit und den Erwerb, welche sich an die Anfertigung von dergleichen Erzeugnissen knüpfen, ganz verlieren und völlig verarmen. In dieser Concurrenz der Arbeit liegt eine der Ursachen der Herabdrückung der Löhne, es ist das ein ganz klar vorliegender Naturproceß, und nur eine völlige Unkunde der Sachlage kann dem Gedanken Raum geben, daß von Seiten der Unternehmer ein absichtliches und systematisches Herabdrückungsprincip der Löhne befolgt werde. Es soll damit nicht gesagt sein, daß nicht der eine oder andere Unternehmer dabei mitunter zu weit gegangen sein kann, allein dergleichen einzelne Vorkommnisse können nicht als Maßstab gelten, und zwar um so weniger, als immer andere Unternehmer bleiben würden, welche dem fleißigen Arbeiter besseren Lohn gewähren würden, so lang solches die Concurrenz zuläßt. So wie die natürliche

Concurrenz den Werth einer Waare bestimmt, bestimmt sie auch den Werth der Arbeit. Zu der natürlichen Concurrenz der Arbeit hat die Neuzeit noch andere Concurrenzen gesetzt, welche alle geeignet sind, die bis dahin üblich gewesene Arbeitsart zu vermindern. Es sind das die riesenhaften Erfindungen im Maschinenwesen, die Dampfschifffahrten, die Eisenbahnen und andere Dinge, durch welche eine große Masse von Arbeits- und Erwerbskraft der gewohnt gewesenen Thätigkeit entzogen worden ist. Man darf sich daher nicht darüber wundern, wenn diejenigen, welche durch diese Erfindungen ihren bisherigen Erwerb schwinden sehen, mit Zorn auf dergleichen Neuerungen blicken, und zwar um so weniger, als bis dahin ihnen mehrentheils die Gelegenheit nicht gegeben war, sich über ihre Anliegen zu äußern, auch andererseits wenig geschah, sie über ihre Interessen und die Gestaltung der Verhältnisse zu belehren. Ihnen wurde es nicht sofort klar, daß eben diese Erfindungen der Neuzeit eine Menge Erzeugnisse des Bodens, der Bergwerke, der industriellen Thätigkeit hervorrufen und verwerthbar machen, woran ohne jene Erfindungen nicht gedacht sein würde. Ihnen entging die Bemerkung, daß ohne diese Hülfsmittel des Verkehres, des Transportes und der Production, die Concurrenz mit Ländern, welche derselben theilhaftig sind, unmöglich sein, und ihr seitheriges Gewerbe auch ohne die Einführung jener Erfindungen doch verloren sein würde, es mithin als ganz entschieden Gewinn und Erwerb bringend betrachtet werden muß, daß eben diese Erfindungen ihre Anwendung erhalten. Allein zu leugnen ist dennoch nicht, daß bis zu dem Zeitpunkte, in welchem die gedachten Erfindungen ihre ganze Geltung für die Production und den Verkehr gewonnen haben werden, eine große Zahl Hände weniger beschäftigt wird, als sonst der Fall sein würde. Das ist ein Uebel, wenn auch ein vorübergehendes, welches auf die jetzige Zeit schwer drückt, allein es ist, wie schon gezeigt, demselben nicht zu entgehen, weil ohne gedachte Hülfsmittel das Uebel noch ärger sein würde.

Wollte man indessen eine Nachforschung darüber anstellen, wie groß die Zahl der Menschen in Deutschland ist, welche durch die natürliche Concurrenz und durch diejenige der neuen Ersatzmittel der Händearbeit ihren Erwerb verloren hat, so dürfte sich vielleicht ergeben, daß sie mit nichten so groß ist als man gewöhnlich annimmt. Das Uebel liegt mehr in der Verminderung der Löhne zur Begegnung der Concurrenz Dritter.

So etwa erscheint die Sachlage zu der Zeit, als zu Ende Februars dieses Jahres die Revolution in Frankreich ausbrach und sich auch bald über Deutschland verbreitete. Wie mit einem Zauberschlage lag plötzlich Handel, Verkehr, Industrie völlig darnieder. War es die junge Freiheit, welche alle Hände lähmte, alles Vertrauen schwinden ließ? Nein, sie war es nicht. Es war die plötzlich ins Bewußtsein übergegangene Erkenntniß, daß die seither als fest und sicher angesehenen politischen und socialen Verhältnisse mit einem Male in ihrer ganzen Hohlheit in die Erscheinung traten, ohne zugleich die Richtung anzuzeigen, in welcher durch allmählichen Uebergang eine neue gesicherte Gestaltung herbeigeführt werden könnte. Die Leidenschaften der durch die Concurrenz gedrückten arbeitenden Bevölkerung wurden hin und wieder aufgestachelt durch ehrgeizige sogenannte Volksfreunde gegen die Besitzenden, und die Begriffe von Eigenthum in ihren Grundfesten erschüttert. Das war es, was das Mißtrauen unter die Unternehmer jeder Art schleuderte, ihre Kräfte lähmte und sie außer Stand setzte, den Arbeitern diejenige Beschäftigung zu erhalten, deren sie bis dahin noch theilhaftig gewesen waren. Man wollte das Kind mit dem Bade verschütten. Eine wahrhaft riesenhafte Verantwortlichkeit lastet auf den Männern, die dahin gestrebt haben, dem nur auf das Nächste blickenden Volke Ansichten zu predigen, die geradezu geeignet sind, unmittelbar das größte Elend über jenes herein zu führen. Man hat den Reichthum, den Luxus, die großen Unternehmer in Industrie und Handel als die Blutsauger des Volkes dargestellt. Man hat aber nicht bedacht, daß, wenn diese überall nicht da wären, auch zugleich die Arbeitgeber, und die Verbraucher des größten Theils der Arbeitsgegenstände verschwinden würden. Denn wenn die Besitzenden verschwinden, wer soll dann etwa noch Abnehmer sein? Oder hat man gedacht, ein Naturzustand, wie er auf einigen Inseln in der Südsee noch stattfindet, könne auch in europäischen Ländern eintreten mit Bevölkerungen von Millionen? — Der Unsinn würde Jedem einleuchten, sobald er seine Gedanken über den nächsten Augenblick hinaus erstreckt. Dennoch finden sich unter den Eingaben an den Funfziger Ausschuß Vorschläge, welche diese Tendenz haben, und unter andern sich auf die Aufhebung des Erbrechts jeglichen Besitzes erstrecken. — Andere dagegen haben das Uebel richtiger erkannt und beantragt, Maßregeln zu ergreifen, um das gesunkene Vertrauen wieder herzustellen, und dadurch die Arbeitgeber und Verbraucher in den

Stand zu setzen, den Arbeitern die früher noch im Februar genossene Beschäftigung wieder zu geben. Sie haben Errichtung einer deutschen Nationalbank, Ankauf von Fabrikaten aus Staatsmitteln, Anordnung großartiger öffentlicher Werke und dergleichen mehr beantragt, dabei aber übersehen, daß zu allen diesen Dingen die Mittel fehlen, so lange das Vertrauen nicht wieder hergestellt ist. Schon aus den Stimmen, die in dieser Richtung sich haben vernehmen lassen, ergiebt sich, daß der Nothstand keinesweges die Arbeiter allein trifft, sondern ihre Arbeitgeber mit, daß mithin eine Nationalcalamität vorhanden ist, deren Ursprung sich hauptsächlich auf Mißtrauen und Besorgniß zurückführen läßt. Deutschland hat in diesem Jahrhunderte furchtbare Kriege erlebt, alle Staaten wankten, viele stürzten, das ganze Volk stand unter den Waffen und kämpfte für die Unabhängigkeit des Vaterlandes. Aber der Credit, das Vertrauen war nicht geschwunden, grade im Gegentheil, es fand der Arbeiter, der Reiche wie der Arme, — denn im Grunde sind Beide Arbeiter, und der erstere oft mehr als der letztere, — einen reichen Lohn. Jetzt aber, ohne nennenswerthen Krieg mit anderen Völkern, ist eine nie gekannte Creditlosigkeit und ein fast völliger Arbeitmangel entstanden, während nichts im Wege stehen würde, mindestens den inneren Verkehr in Deutschland in seinem Gleise zu erhalten. Schwerlich wird für diesen traurigen Zustand ein anderer Grund gefunden werden können, als der systematisch von sogenannten Volksfreunden gepredigte Krieg gegen den Besitz, wodurch Alle, am meisten aber grade die arbeitenden Klassen aus einem leidlich erträglichen Zustande in das größte Elend gestürzt werden.

Haben daher die Verhältnisse seit einer Reihe von Friedensjahren schon manche Noth über die arbeitenden Klassen gebracht, und durch den allgemeinen Wetteifer ihren Erwerb geschmälert, so mußte eine Stockung dieses Erwerbs, wie sie die Gegenwart zeigt, den Zustand derselben wahrhaft entsetzlich machen.

Die zweite Frage ist: *In welcher Weise ist Hülfe zu schaffen?*

Ein Uebel, welches, wie gezeigt worden, so tief wurzelt, welches in gleichsam historischen Verhältnissen seine Ursachen hat, welches allmählich herangewachsen ist zu seiner jetzigen Höhe, kann nicht mit einem Schlage, nicht mit einem Decrete ausgemerzt werden. Das wird ein Jeder erkennen, und dem lautesten Nothschrei kann es nicht entgehen. Aber viel kann geschehen, um das Uebel zu mindern, und

gewiß wird es menschlicher Weisheit gelingen, allmählich einen solchen Zustand herbeizuführen, der einen Jeden seiner Arbeit froh werden läßt. Das ist aber nicht zu erlangen durch Lösung von theoretischen Problemen, wie sie an manchen Orten aufgetaucht sind, und bei ihrer Ausführung sicher mit dem gänzlichen Verderben der Besitzenden und der Besitzlosen enden müssen. Glücklicherweise scheint in unserm Vaterlande das Uebel noch nicht so unheilbar geworden zu sein, daß nicht eine sehr wesentliche Abhülfe auf geraume Zeit hinaus zu schaffen sein würde. Allein die Mittel können nur allmählich ihre Wirkung ausüben; sie sind nicht einmal sogleich anwendbar, da sie, wie sich zeigen wird, weiterer Vorberathungen, ja selbst der jetzt noch fehlenden beschließenden und vollziehenden Behörden bedürfen. Die Commission muß sich daher darauf beschränken, nur in rohen Umrissen ihre Ansichten auszusprechen, und auf näher zu erwägende Hülfsmittel aufmerksam zu machen.

Unsere Väter haben schon vor Jahrhunderten erkannt, daß es wohlgethan sei, einer übertriebenen Concurrenz Schranken zu setzen, da wo es ihnen möglich war. Ihre Zünfte, ihre reichsstädtischen Privilegien, die sie sich vom Kaiser zu verschaffen wußten, geben davon Zeugniß. Die neuere Zeit hat in manchen Städten diese Schranken beseitigt, allein damit ist denn auch der Ruf nach Wiederherstellung derselben wach geworden. Aehnliches zeigt sich bei Flußschiffern, welche ihrer früheren Beurt- und Reihefahrten gedenken, und bei vielen anderen Erwerbszweigen. So wenig davon die Rede sein kann, die Schroffheiten vergangener Jahrhunderte wieder herzustellen, so darf man die eben erwähnten Symptome doch nicht ganz übersehen; denn die übertriebene Concurrenz ist die erste Wurzel der Noth der Gewerbtreibenden. Ohne eine Schranke, die durch freie Vergesellschaftung im Geiste unseres Jahrhunderts gezogen werden müßte, wird sich bald auf den einen, bald auf den andern Erwerbszweig eine so große Menschenmenge werfen, daß Keiner sein Brod dabei hat, während andere Zweige des Erwerbs unbeachtet liegen bleiben. Das ist zu vermeiden, und wenn auch nicht verkannt werden kann, daß es seine großen Schwierigkeiten hat, eine Arbeitstheilung in dieser Weise allgemein durchzuführen, ja wenn es durchaus richtig ist, daß in vielen Fächern, in welchen die Masse der Arbeit schwankt, oder nur eine Combination verschiedenartiger Arbeit ein Werk schaffen kann, eine Schranke ganz unhaltbar und unausführbar

sein würde, so hindert das doch nicht, daß man mäßige Schranken da einführt, wo der Umfang des Erwerbzweiges deutlich zu erkennen ist. Neben diesen Schranken zur Vermeidung einer ruinirenden Mitbewerbung unter gewissen Gewerben wird insbesondere statt des in Deutschland vorherrschenden, seither befolgten Finanzzoll-Princips auf eine Beschränkung der Concurrenz des Auslandes in der Anfertigung der Verbrauchsgegenstände des Inlandes Bedacht zu nehmen sein. Was durch deutsche Thätigkeit geschafft werden kann, das lasse man sie schaffen und verhindere, daß fremde Concurrenz für den eigenen deutschen Bedarf dem deutschen Unternehmer und Arbeiter den Erwerb verkümmere, so lange diese sich anstrengen, Tüchtiges zu leisten. Dazu ist die Einführung eines verständigen, aber wirksamen Schutzzolles für dergleichen im Vaterlande auf naturgemäße Weise zu erzeugende Gegenstände gegen das Ausland so lange unerläßlich, als nicht das Princip des völlig freien Verkehrs zwischen allen Nationen zur Geltung gelangt sein wird. Auf Einzelheiten in dieser Beziehung einzugehen, ist hier nicht der Ort; die Commission beschränkt sich nur auf Andeutungen. Nur die Bemerkung möge dabei hier Platz finden, daß es sich bei dieser Frage nicht darum handelt, eine Classe hungeriger Fabrikarbeiter herbeizuziehen oder hervorzurufen, oder andern Gewerben und dem Ackerbau zu entziehen, sondern darum, einer vorhandenen Masse hungernder Arbeiter Arbeit und ehrendes Brod zu verschaffen. Es kommt ferner dabei gar nicht darauf an, wenn einzelne Erzeugnisse im Inlande etwas theurer geliefert werden, als sie das Ausland producirt, und der Consument, der Besitzende, dafür etwas mehr ausgiebt. Denn diese Kleinigkeit ist ein sehr mäßiger Tribut, den jeder Einzelne auf den Altar des Vaterlandes niederlegt, aber nicht opfert, denn dieser Tribut trägt reiche Früchte, da nur dadurch dem Besitze Sicherheit und Ertrag gewährt werden kann, wenn allen Volksclassen thunlichst Erwerb gesichert wird, und alle Theile sich gegenseitig stützen.

Mit dem Schutze deutscher Arbeit gegen das Ausland, wobei selbstredend Gegenseitigkeitsverhältnisse im beiderseitigen Interesse Modificationen zulassen, ist es aber nicht allein gethan. Um die Schätze des deutschen Bodens, sowohl über der Oberfläche der Erde als unterhalb derselben der gewerblichen Thätigkeit in gleichem Maße zuzuführen, als andere Völker der Schätze ihrer Länder theilhaftig werden, sind die, oft die Production auf ein Minimum beschränkenden Steuern,

welche unmittelbar auf dem Boden haften und namentlich sehr schwer auf den Betrieb mancher Bergwerke drücken, indem sie das Rohmaterial erheblich vertheuern, allmählich zu beseitigen. Denn die Vertheuerung des Rohmaterials ist das erste Hemmniß industrieller Arbeit.

Deutschland leidet ferner, wie außer ihm kein Land in der Welt, an künstlich geschaffenen Hindernissen des inneren Verkehrs, die sehr bedeutend dazu beitragen, entweder den Erwerb zu schmälern oder sogar ihn in manchen Fächern gänzlich zu hindern. Es sind das die aus dem Mittelalter dem 19. Jahrhundert überkommenen Fluß- und Land-Transitzölle. Wie viele Gegenstände, deren Schaffung und Transport tausende fleißiger Hände beschäftigen könnten, bleiben todt liegen, weil die Flußzölle, die keine civilisirte und keine uncivilisirte Nation außer Deutschland kennt, ihrem Transporte hindernd in den Weg treten. Die Landtransitzölle haben die Folge, den Handelszug zwischen den österreichischen Staaten und dem nördlichen Deutschland von diesem ab südwärts zu wenden, den Handelszug der Schweiz mit dem Meere auf französische Häfen zu dirigiren, während der Weg nach und von deutschen Häfen nicht länger, und daher an und für sich nicht theurer ist. Der auf dem Papier stehende Transitzoll, welcher für diesen Verkehrsweg wenig oder nichts einbringt, treibt den Transportgewinn unsern Nachbarn in die Hände, welche ihn dankend acceptiren. Deutschland würde, wenn es diese Transitzölle aufhöbe, einen sehr großen Theil des jetzt von uns zurückgewiesenen und Frankreich zu Gute kommenden Transittransports selbst gewinnen können, und nach einem sehr mäßigen Ueberschlage des zu erlangenden Transitverkehrs von etwa 500,000 Centnern in der einen und 500,000 Centnern in der andern Richtung, die Fracht von der Nordsee bis zur Schweiz, rund auf 4 Gulden per Centner angenommen, jährlich einen Transportgewinn von 4 Millionen beziehen können. Auch dabei würde manche fleißige Hand Verwendung finden und außerdem auch der Seetransport dem Vaterlande anheimfallen.

Es wird überhaupt dahin zu trachten sein, die Zahl der Erwerbsquellen zu mehren, und nicht allein der industriellen Beschäftigung die Aufmerksamkeit zuzuwenden. Gar große Strecken deutschen Bodens liegen noch unbehaut da, weil der erste Anbau mit zu vielen Schwierigkeiten verbunden ist. Allmählich vermindert sich der Umfang unserer wüsten Haiden, allein ihre Minderung könnte noch mehr gefördert werden durch nachdrückliche Unterstützungen aus Staatsmitteln, und

dadurch manche Familie, die dem Fabrikwesen anheimfällt, dem Ackerbau zugewendet werden. Zu gleichem Zwecke dürfte es sich empfehlen in Erwägung zu ziehen, die in manchen Gegenden vorhandenen übergroßen Majorate und Gütercomplexe aufzuheben, und den Weg zu bahnen, daß an deren Stelle kleine Grundbesitzer treten, wobei indessen Fürsorge zu treffen sein möchte, daß die Zersplitterung des Grundbesitzes eine Grenze finde, damit nicht mit der Zeit in Deutschland Zustände herbeigeführt werden, wie man sie mit Entsetzen in Irland gewahrt. Manche Domanialländereien würden durch Vereinzelung im Verkaufe nicht nur einen größeren Geldertrag liefern, sondern einer großen Zahl fleißiger Leute Gelegenheit und Mittel darbieten, sich dem Ackerbau zu widmen, die jetzt auf Taglöhnerarbeit hingewiesen sind.

Es wird sich im Allgemeinen ferner empfehlen, der Ackerbau treibenden Bevölkerung jede mögliche Erleichterung zu gewähren, auch besonders auf die Hebung der Viehzucht hinzuwirken, einestheils um die möglichst größte Zahl von Menschen damit zu beschäftigen, und anderntheils um das möglichst größte Quantum gesunder Nahrungsmittel hervorzubringen. Ferner wird dahin zu streben sein, namentlich auf den Eisenbahnen diesen Erzeugnissen einen wohlfeilen Frachtsatz zu verschaffen, damit jederzeit diejenigen Theile unseres Vaterlandes, in welchen Mangel eintreten möchte, auf leichte Weise aus andern Gegenden, in welchen Ueberfluß herrscht, versorgt werden können, zu welchem Zwecke dem Handel mit diesen Erzeugnissen der freieste und weiteste Spielraum zum Heile der Producenten und der Consumenten gelassen werden muß.

Ein anderes Mittel, das Uebermaß der Bevölkerung zu mindern, ist die Auswanderung. Der letztjährige Umfang derselben ist schon so bedeutend, daß er nicht erheblich größer werden kann, weil die Schiffe zum Transport fehlen würden. Gar viele menschenfreundliche Pläne sind aufgetaucht, um dieselbe zu überwachen, zu leiten und die Leute glücklich zu machen. Sie haben nicht zum Heile geführt, denn es ist für die meisten Menschen nichts schädlicher als das Bevormundungs-System. Der Mensch arbeitet sich nur dann empor, wenn er sich selbst vertraut und durch die Nothwendigkeit gezwungen ist, sich selbst zu helfen. Das bewährt sich bei der Auswanderung aller Orten. Dennoch kann noch Manches geschehen, um für die Sicherheit der Auswanderer zu sorgen, auch wenn man es ihrem Willen ganz überläßt, zu gehen wohin sie wollen. Zunächst wäre nur zu wünschen,

daß man der Auswanderung keine Hindernisse in den Weg lege, und Sorge trage, daß die Emigranten nicht schon in Europa durch betrügerische Agenten hintergangen werden.

Mit der Ausführung dieser Anregung kann manchem Uebel, das jetzt auf dem Erwerbe lastet, Abhülfe verschafft werden, die Wirkung kann aber nur allmählich eintreten und man muß erwarten, daß die Zeit fernere Hülfsmittel schaffen werde, um dem Erwerbe mehr Gegenstände und Gelegenheit zu liefern. Noch ist das Uebel in Deutschland nicht zu einem solchen Uebermaße angewachsen, daß nicht durch Anwendung der hervorgehobenen und sich ferner daran reihenden Mittel gehofft werden sollte, einen gesunden Zustand aller Classen der Bevölkerung unseres Vaterlandes herbeizuführen. Es wird aber stets als unvermeidlich erachtet werden müssen, daß die Besitzenden sich bereit erklären, den Besitzlosen nach Maßgabe ihres Besitzstandes unter die Arme zu greifen. Dahin gehört nicht nur, daß sie sich darin fügen, auf den Verbrauch mancher ausländischer Manufacturerzeugnisse, mittelst Auflegung einer höheren Eingangssteuer zu verzichten, sondern auch diejenigen Steuern, welche den geringen Mann am schwersten drücken, selbst zu übernehmen. Es ist gar leicht gesagt, daß diese oder jene Steuer aufgehoben werden müsse; allein die Staaten bedürfen ihr gewisses Steuermaß, weshalb, wenn eine Steuer aufgehoben wird, selten zu vermeiden ist, daß dafür eine andere wieder eintritt. Drückt die Concurrenz den Erwerb des Tagelöhners herab, so trifft ihn die Wucht der Steuern doppelt hart, und daher wird sehr zu empfehlen sein, alle diejenigen Abgaben möglichst zu mindern, welche auf den Lebensmitteln der Armen lasten oder dieselben direct treffen. Dagegen werden andere Steuern, welche insbesondere den Wohlhabenden in Anspruch nehmen, wieder einzuführen sein.

Die Commission verkennt nicht, daß noch sehr viele den allgemeinen Verkehr schirmende und belebende Maßregeln empfohlen werden könnten, sie hat aber geglaubt, sich auf das Zunächstliegende beschränken zu müssen. Sie giebt daher anheim, die vorstehend erwähnten allgemeinen Maßregeln zu künftiger weiterer Erwägung den deutschen Centralbehörden und den Regierungen der einzelnen Staaten zu empfehlen. Sie erlaubt sich nun noch einige specielle Fragen, und dasjenige, was zunächst zu thun sein dürfte, in Erwägung zu ziehen.

Von einigen socialistischen Schriftstellern ist die Idee angeregt, den Fabrikarbeitern einen Antheil an dem Gewinne der Fabrikunternehmer

einzuräumen. Es klingt dieses in der Theorie sehr gut, in der Praxis dürfte die Sache aber nicht nur ihre großen Schwierigkeiten, sondern auch ihre Schattenseiten haben. Bekanntlich ist nicht jedes Geschäft Gewinn bringend, und oft folgen mehrere Jahre auf einander, welche mit Verlust verbunden sind. Nimmt man nun auch an, daß dem Arbeiter sein Lohn unter allen Umständen zu Theil werden soll, und er nur dann außerdem einen Antheil am Gewinn haben kann, wenn ein solcher wirklich eintritt, so wird es stets ungemein schwierig sein, zu ermitteln, ob ein größeres Fabrikgeschäft in einem gewissen Zeitabschnitte mit Vortheil oder Nachtheil arbeitete und welcher Betrag für das Eine oder Andere anzunehmen sein werde. Hierin wird daher eine Quelle beständigen Mißtrauens liegen, da schwerlich die Aufmachung der Abrechnungen die volle Zustimmung der Arbeiter allezeit finden dürfte. Dergleichen Quellen des Mißtrauens sollte man daher nicht zu öffnen versuchen. Den Nachtheil werden die Arbeiter nicht mittragen wollen; wenn aber der Unternehmer diesen allein auf sich nehmen, und seinen Gewinn dagegen theilen soll, so wird schwerlich eine solche Unternehmung ein gedeihliches Bestehen finden können. Dennoch mag es Unternehmungen geben, bei welchen das Theilnahmeprincip Anwendung finden kann; es dürfte dieses aber füglich dem Gutfinden der Einzelnen und der freien Vergesellschaftung überlassen werden mögen. Das einzige bekannte Beispiel, worin ein Theilnahmeverhältniß practisch angewendet ist, bildet die Südsee-Fischerei. Bei dieser wird 1/3 des Ertrages unter die Mannschaft vertheilt, 2/3 rechnet man für die Kosten der Ausrüstung, Assecuranz und Nutzen des Unternehmers. Es hat sich aber dabei ergeben, daß, wenn der Fang glücklich war, und das Schiff in etwa zwei Jahren heimkehrte, die Mannschaft sich brillant stand, daß aber im unglücklichen, jetzt seit zwei Jahren gewöhnlichen Falle, in welchem eine solche Unternehmung bis zu vier Jahren dauerte, die Mannschaft weniger empfing, als wenn sie auf andern Handelsschiffen gedient hätte. Die Theilnahme an dergleichen Unternehmungen hat daher ihre zwei Seiten, und wahrscheinlich würden beide Theile am Ende am besten fahren, wenn es bei einer bestimmten Löhnung verbliebe, die den Arbeiter in den Stand setzt, zu wissen, was er empfängt, und den Unternehmer, was er zu bezahlen hat.

Es ist sodann der Antrag gestellt worden, die deutschen Regierungen zu bewegen, ein Capital von fünf bis zehn Millionen Thalern zu verwenden, um Fabrikate aller Art einstweilen anzukaufen und demnächst

wieder zu verkaufen, oder in das Ausland auszuführen, zu dem Zwecke, für den Augenblick eine Abhülfe zu schaffen. Abgesehen davon, daß eine solche Summe, da sie nirgends unbenutzt baar vorhanden sein kann, jedenfalls dem allgemeinen Verkehre an einer andern Seite entzogen werden müßte, ist nicht zu verkennen, daß durch dergleichen Ankäufe wahrscheinlich die alten Läger mehr in Bewegung gesetzt werden würden, als die arbeitenden Classen, und daß der Wiederverkauf allemal dem nächstfolgenden Absatze in den Weg treten würde. Ohnehin würde die Schwierigkeit einer zweckmäßigen Vertheilung solcher Ankäufe die Maßregel der schärfsten Kritik aussetzen und voraussichtlich die allergrößte Unzufriedenheit gegen die Regierungen herbeiführen.

Dagegen wird in jedem einzelnen Staate sehr Vieles zur Unterstützung gewerblicher Thätigkeit und zur Erleichterung der arbeitenden Classen geschehen können. In dieser Beziehung dürfte dahin zu streben sein, daß überall Sparcassen errichtet werden, in welche der Arbeiter gegen reichliche und ihn lockende Zinsen seinen Sparpfennig niederlegen kann; ferner Kranken- und Todtenladen, wie sie die Innungen schon im Mittelalter unter sich einführten, um eine gegenseitige Hülfe im Fall der Noth Einzelnen zu gewähren; dann gemeinsame Cassen zum Ankauf von Lebensmitteln, Feuerung ꝛc. im Großen und während der geeigneten Ankaufszeit, zur Vermeidung hoher Preise beim Detailankauf zur Unzeit; auch Creditanstalten bei augenblicklichen Verlegenheiten statt der oft wahrhaft ruinösen Leihhäuser; sodann Einführung von Gewerbschulen, um den Arbeiter über seinen Beruf aufzuklären; sowie Sorge für einen besseren Volksunterricht, um nützliche allgemeine Kenntnisse im Volke zu verbreiten; endlich dürften gesetzliche Bestimmungen zu empfehlen sein, um dem Handwerker größere Sicherheit in der Bezahlung seiner Leistungen zu gewähren, zum Beispiel ein Vorrecht bei Fallissements und Concursen. In den Vereinigten Staaten von Amerika besteht ein Gesetz, nach welchem ein neu gebautes Haus oder Schiff erst dann Eigenthum des Käufers werden kann, nachdem die darauf haftenden Arbeiterrechnungen bezahlt sind, indem den Arbeitern das erste Anrecht an ein Haus oder Schiff verbleibt, bis zu völliger Bezahlung seiner Forderung. Aehnliches dürfte auch für Deutschland ersprießlich erscheinen. Außer diesen überall einführbaren Erleichterungen wird in einzelnen, jedoch genau zu prüfenden Fällen solchen Unternehmern, welche eine große Zahl Arbeiter beschäftigen, in Zeiten, wie

die gegenwärtigen, durch temporäre Vorschüsse zu helfen sein, um keine Unterbrechung des Betriebes eintreten zu lassen.

Ob in allen diesen Dingen die Regierungen der einzelnen deutschen Staaten helfend einschreiten werden, oder ob der künftigen Centralregierung Deutschlands allgemeine Maßregeln einzuführen überlassen bleiben solle, um Uebereinstimmendes zu Stande zu bringen, mag für jetzt dahin gestellt bleiben. Jedenfalls aber wird es zu empfehlen sein, aller Orten die Betheiligten selbst zu Rathe zu ziehen, da in der Regel ein Jeder selbst am besten zu wissen pflegt, wo ihn der Schuh drückt.

Blicken wir nun schließlich nochmals zurück auf die Umstände, welche augenblicklich die größere Noth herbeigeführt haben, so finden wir, daß vor allem dieselben darin beruhen, daß die Sicherheit, das Vertrauen bei dem inneren Verkehre fehlt, daß der Besitzstand durch beständige Aufregungen gefährdet erscheint, und daß endlich die Besorgniß vor einer Störung des auswärtigen Handels und des Absatzes nach dem Auslande fast alle Unternehmungslust ersterben gemacht hat.

Können diese Besorgnisse beseitigt werden, so dürfte ein erträglicher Zustand sich bald wieder geltend machen. Ein Theil derselben, nämlich derjenige, welcher das Vertrauen im Innern betrifft, kann durch eine rasche Einigung der deutschen Nationalversammlung über die Verfassung Deutschlands und durch energische Maßregeln zur Herstellung der Sicherheit im Innern und der Freiheit des Verkehrs ohne Hemmniß durch Fluß- und Transitzölle herbeigeführt werden, der andere Theil dagegen hängt mit der Ehre der Nation zusammen. Hoffen wir, daß es gelingen möge, auch diesen zum Heile aller Völker Europas zu sichern.

Endlich hat die Commission, nachdem sie ihre Ansicht über diese großen Fragen ausgesprochen, sich noch über einen in der Sitzung des Funfziger Ausschusses vom 4. Mai gestellten, an sie zur Begutachtung überwiesenen Antrag zu äußern, welcher wie folgt lautet:

„Der Ausschuß wolle beschließen, den hohen Bundestag zu „bitten, er möge sich ohne Verzug mit der Frage beschäftigen, „ob zur Hebung des Gewerbe- und Handelsverkehrs und des „Staatscredits nicht gemeinschaftliche Maßregeln für ganz „Deutschland ergriffen werden können, im Interesse Aller,

„sowohl der Besitzenden als der Gewerbtreibenden, der Arbeit „gebenden und der arbeitenden Klassen, und möge zur „Erledigung dieser Frage die verschiedenen Regierungen ver- „anlassen, eine Commission von Sachkundigen zu bilden, „welche sofort mit einer Commission aus der in den nächsten „Tagen zu eröffnenden constituirenden Versammlung zusammen- „zutreten und die Frage in gemeinschaftliche Berathung zu „ziehen habe."

Die Commission ist der Ansicht, daß, so überaus wünschenswerth es auch sein mag, allgemeine Maßregeln in Deutschland zur Abwendung des Nothstandes förderſamst eintreten zu sehen, doch vor der Bildung einer deutschen Centralgewalt schwerlich etwas Wirksames zu Stande gebracht werden kann, weil bis dahin zu einem einheitlichen Handeln der Organismus fehlt, mithin viele der gemachten Vorschläge unausführbar sein würden.

Wenn daher die Commission anheimgiebt, dem vorstehenden Antrage nur mit der Modification Folge zu geben, daß derselbe unter Mittheilung des gegenwärtigen Berichts der constituirenden Nationalversammlung mit der Empfehlung überwiesen werde, durch eine zu diesem Zwecke zu bildende Behörde unter Zuziehung von Sachverständigen aus allen Fächern, namentlich auch aus den Handwerkern und Arbeitern aller Theile Deutschlands eine nähere und umfassende Prüfung vornehmen und dann zur Vorlage von Gesetzentwürfen und Vorschlägen schreiten zu lassen, glaubt sie doch, noch die weitere Empfehlung äußern zu müssen, daß mindestens diejenigen Dinge, welche in den einzelnen Staaten, und zwar in einem jeden für sich, ausgeführt werden können, den betreffenden Regierungen zur Kunde gelangen, insofern die Commission sich der Hoffnung hingeben darf, daß ihre Ansichten die Billigung des Funfziger Ausschusses finden.

Frankfurt, den 8. Mai 1848.

Die Commission.

2.

Wenn man erwägt, wie viel Zeit erforderlich sein wird, bis

1) die Nationalversammlung den Entwurf einer Verfassung für Deutschland beendet haben wird,
2) die einzelnen Staaten und Regierungen, also Stände und Fürsten, wenn auch nur als Form betrachtet, jene Verfassung anerkannt und den Verzicht auf die Verwaltung derjenigen Dinge ausgesprochen haben, welche der Reichs-Centralgewalt zugewiesen werden,
3) das neue gesetzgebende Parlament, bestehend aus einer Volkskammer und Staatenkammer, gewählt und einberufen worden,

so mag wohl die Frage, ob es denn kein Mittel gebe, diese Procedur abzukürzen und zu vereinfachen, eine ernste Prüfung verdienen. Wie viele Gegenstände liegen vor, welche eine rasche Erledigung dringend erheischen, namentlich in gewerblicher Hinsicht, und dennoch ist nicht abzusehen, wie vollgültige Beschlüsse gefaßt und ausgeführt werden können, bevor vorstehende drei Punkte ihre Erledigung gefunden haben werden. Denn die Bildung einer „executiven Bundes-Centralgewalt" bringt dergleichen Fragen um nichts weiter, weil diese sich, insofern nicht mit dem Umsturze alles Bestehenden oder mit Einsetzung einer unbegrenzten Dictatur verfahren wird, nur auf die Vertretung des Reiches nach Außen, auf die Militärangelegenheiten und die Sicherheit im Innern erstrecken kann. Eine die einzelnen Staaten bindende, dauernd bindende, Gesetzgebung kann jene Executivbehörde mit der constituirenden Nationalversammlung, bevor das Verfassungswerk genehmigt ist, schwerlich vornehmen.

Dieser langen Verzögerung kann aber auf folgende Weise entgangen werden:

Die Nationalversammlung beschließe, daß der Gegenstand der Composition, der Befugnisse und der Wahlart der Staatenkammer mit zu den ersten Arbeiten des Verfassungswerkes gehöre, und nachdem dieser Beschluß gefaßt worden, fordere sie die Staaten auf, das Beschlossene zu genehmigen, ungesäumt zur Wahl der Mitglieder der Staatenkammer zu schreiten und dieselben nach Frankfurt einzuberufen.

Dieser Staatenkammer würde die Befugniß beizulegen sein

1) in Gemeinschaft mit der Nationalversammlung über gewisse näher zu bezeichnende Gegenstände (deren Ausdehnung bei Beendigung des Verfassungswerkes selbstredend vorbehalten bleibt) im Wege der Gesetzgebung zu beschließen, wodurch es möglich wird, schon in wenig Monaten zur Ausführung der dringendsten Anliegen vorzuschreiten;

2) nach Beendigung der Arbeiten der constituirenden Nationalversammlung hinsichtlich des deutschen Verfassungswerkes, bei dessen Entwurfe der Staatenkammer keine Mitwirkung zusteht, das Verfassungswerk Namens der Staaten zu prüfen, und darüber nach Stimmenmehrheit bindend zu beschließen.

Ob man hinsichtlich des letztgedachten bindenden Beschlusses den Delegirten der Staatenkammer einräumen will, bei ihren Committenten vorab eine Anfrage zu stellen, mag näher erwogen werden. Die daraus entstehende Verzögerung kann aber nicht groß sein, nachdem eine Berathung in pleno der Staatenkammer stattgefunden hat. Ja, es wäre vielleicht möglich Theile der Verfassung nach der Reihe, wie darüber in der Nationalversammlung definitiv beschlossen ist, der Staatenkammer vorzulegen, damit deren Berathung mit jenen Beschlüssen Schritt halte, eine Berathung, die keinem Menschen zu versagen ist, also auch keiner Regierung und keiner Kammer, weil die Verhandlungen der Nationalversammlung öffentlich sind, und denselben doch sofort zur Kunde kommen.

Wird aber der Staatenkammer diese Befugniß beigelegt, so werden die Regierungen und Stände der einzelnen Staaten, welchen nach einem zu bestimmenden Wahlmodus ein Zusammenwirken bei diesen Wahlen zustehen muß, genöthigt sein, diejenigen Männer zu wählen, welchen die größeste Kunde der Verhältnisse beiwohnt, und welche daher im Stande sind, über die Fragen des Staatsrechts, des Zollwesens, des Handels, der Schifffahrt u. s. w. in solcher Weise zu urtheilen, daß die Einzelstaaten und ihre Regierungen eine wirkliche Vertretung finden.

Einer der größten Vortheile besteht aber darin, daß in kurzer Zeit alle Staaten Deutschlands zu einem einheitlichen Wirken als fait accompli vereinigt erscheinen, und daß mit dem Beginnen einer Reichsgesetzgebung und Ausführung das Wichtigste der Erstrebungen, die Einheit Deutschlands factisch ins Leben tritt, bevor

das Verfassungswerk beendet ist. Ist aber die Einheit solchergestalt hergestellt, so **muß** man sich wohl über die andern Fragen einigen, denn eine Handhabe dazu ist dann vorhanden. Von nicht minderer Wichtigkeit ist aber, daß mit dem Eintreten der Staatenkammer und mit dem Beginnen der deutschen Gesetzgebung das Vertrauen zu den Zuständen in Deutschland hergestellt, und die traurige Lage der gewerbtreibenden Classen einem besseren Zustande entgegengeführt wird, so daß auch in dieser Hinsicht gehofft werden mag, Befriedigung in unserm Vaterlande zu verbreiten.

Die Vereinigten Staaten von Amerika gingen ganz denselben Weg; auch ihre Staatenkammer trat früher zusammen als das Verfassungswerk fertig war, und da die Verhältnisse in Deutschland so vielfach denjenigen von Nordamerika gleichen, sollte man denken, daß jenes füglich den gleichen Weg gehen könne.

Frankfurt a. M., 26. Mai 1848.

D.

Notat.

Die Besprechung der in Hannover am 26. Juni 1848 zusammengetretenen Commissarien hat im Wesentlichen folgende Resultate ergeben:

1.

Die Einigung über ein gemeinsames Zoll- und Handelssystem sei an die Voraussetzung zu knüpfen, daß durch die Nationalversammlung zu Frankfurt unter Beitritt der sämmtlichen deutschen Staaten die politische Einheit Deutschlands begründet werde. Auch sei dabei der Grundsatz geltend zu machen, daß in denjenigen Fällen, in welchen ein Staat zum Besten des Ganzen besondere Geldopfer bringt, eine Vergütung nach Recht und Billigkeit auszumitteln, und ihm zu gewähren sei.

2.

Die Regierungen der einzelnen Staaten würden nur nach vorgängiger Aufforderung der Centralgewalt Deutschlands Deputirte zur

Berathung über die Zoll- und Handelsangelegenheiten nach Frankfurt abzuordnen, inzwischen aber auf geeignete Weise dahin zu wirken haben, daß eine solche Aufforderung erfolge.

3.

In dem Reichsgrundgesetze sei auszusprechen, daß sämmtliche Staaten des deutschen Reiches ein gemeinschaftliches Zollgebiet bilden, daß die Grundlagen der Zoll- und Handelsverfassung durch eine besondere, dem Reichsgrundgesetze anzuhängende Acte (Zollgrundgesetz) zu regeln, und dabei die finanziellen und Verkehrsverhältnisse der einzelnen Staaten so weit zu berücksichtigen seien, als dieses mit dem Interesse der Gesammtheit vereinbar erscheine; daß endlich in diese Acte auch die Hauptbestimmungen über die Verhältnisse der Staaten unter einander, unter Aufhebung aller Zollschranken zwischen denselben, sowie über die dem Großhandel zu gewährenden Erleichterungen, namentlich auch durch Gestattung von Freihäfen und Entrepots aufzunehmen seien. Die rechtliche Stellung der einzelnen Staaten bei der Abfassung dieser Acte bleibe die nämliche, wie bei der Abfassung des Reichsgrundgesetzes, wenn etwa Beide nicht gleichzeitig vollendet würden.

4.

In Beziehung auf die Mitwirkung der einzelnen Staaten in den Zoll- und Handelsangelegenheiten des Reichs würde sich die Annahme folgender Grundsätze empfehlen:

1) Die Bestimmungen des Zollgrundgesetzes können nur auf die nämliche Weise verändert werden, wie die des Reichsgrundgesetzes.
2) Veränderungen des Tarifs für Zölle und andere gemeinschaftliche Abgaben &c. der Art erfordern die vorgängige Anhörung der Regierungen der einzelnen Staaten.
3) Erklärt sich der vierte Theil der Reichstagsdeputirten gegen solche Veränderungen, so können sie erst auf dem nächsten Reichstage dann aber durch die absolute Majorität beschlossen werden.
4) Die Zölle und andere gemeinsame Abgaben werden durch die (eigenen Beamten der) einzelnen Staaten verwaltet und fließen jedenfalls nicht unmittelbar in die Reichscasse. (NB Aufsicht durch Beamte, welche die Reichsgewalt designirt und Vorbehalt des Rechts den Staat zu bezeichnen, aus welchem die Beamten zu nehmen sind.)

5.

Es wird als Grundbedingung der in Rede stehenden Zolleinigung angenommen, daß kein deutscher Staat sich von dem gemeinsamen Zollgebiete ausschließen darf.

Einzelne Gebietstheile können ausgeschlossen werden und namentlich wird für die einzelnen Küstenstaaten das Recht zu erstreben sein, an der Seeküste oder an den ihr Gebiet durchströmenden Flüssen geeignete Orte zum Freihafen zu machen. Auch im Uebrigen werden Einrichtungen zu bevorworten sein, welche dem Handel die freie Beweglichkeit erhalten.

6.

In Beziehung auf den Tarif wurde dafür gehalten:

a. daß für die äußere Einrichtung und Reihenfolge der Positionen der Tarif des Zollvereins als Grundlage der Verhandlung anzunehmen, für den Betrag der Zollsätze aber die möglichste Annäherung an den Steuervereinstarif zu erstreben sei;

b. daß bei den Zöllen für eigentliche Verzehrungsgegenstände der finanzielle Gesichtspunkt der entscheidende sein, bei den anderen aber vermieden werden müsse, daß nicht etwa durch ihre Höhe die Capitalien und Arbeitskräfte einer unnatürlichen und deshalb unvortheilhaften Industrie zugewandt werde;

c. daß der Tarifsatz für Colonialwaaren, Taback und Wein, wenn irgend möglich auf den des Steuervereins herabzubringen sei, (wobei das richtige Verhältniß zwischen Reis und Paddy zu beachten);

d. da ein Zoll ad valorem sich als unausführbar herausstellen dürfte, wird wenigstens bei Bestimmung des Gewichtszolles möglichst auf den Werth der Waaren Rücksicht zu nehmen, und bei den Zollsätzen für Manufacturwaaren 25 Procent des Werthes in der Regel als Maximum festzuhalten sein;

e. daß im Allgemeinen dahin zu trachten, die Zahl der zollpflichtigen Artikel möglichst zu beschränken, namentlich aber völlig zollfrei zu lassen:

Baumwolle, Farbehölzer, Getreide, Erzeugnisse deutscher Fischerei, Hanf, Flachs, Erze, Südseesalpeter, amerikanisches Harz, Guano, alles Material zum Bau, zur Ausrüstung und zur Verproviantirung von Schiffen, Bauholz, Bau=

steine roh und behauen, Steinkohlen und im Allgemeinen die Rohstoffe für Fabrik- und Manufacturwaaren,

möglichst gering zu besteuern:

Butter, Talg, Pech, Theer, Leinsaat und Eisen in Stangen und Blöcken, Pottasche, Hanf- und Palmöl;

f. daß die Erhebung einer Nachsteuer möglichst zu vermeiden sei, eventuell aber nur bei wenigen Artikeln und mit ermäßigten Sätzen eintrete, auch deren Bezahlung in geräumigen Fristen oder in mehreren Terminen gestattet werde.

7.

Die Beibehaltung von Durchgangszöllen ist als nicht wünschenswerth erkannt.

8.

Desgleichen die der Ausgangszölle.

9.

Rückzölle hält die Commission für empfehlenswerth bei raffinirtem Zucker, Wein und fabricirtem Taback und Cigarren und eine Steuervergütung bei Bier und Branntwein, wobei jedoch der Grundsatz festzuhalten, daß erstere wie letztere nicht von einem einzelnen Staate gewährt werden dürften.

10.

Nach der Ansicht der Commission ist es wesentlich, daß nicht bloß der Ertrag der Eingangszölle, sondern auch die Steuern von dem innerhalb der Zollinien fabricirten Bier und Branntwein in die gemeinschaftliche Casse fließen, und daß der im Inlande producirte Rübenzucker, Wein und Taback zum Besten jener Casse mit einer Steuer belegt werden, welche verhütet, daß der Eingangszoll auf Zucker, Wein und Taback nicht eine Abgabe zum Besten der inländischen Producenten werde.

Locale Abgaben auf Consumtionsgegenstände würden durch die Reichsgesetzgebung in der Art zuzulassen sein, wie sie die Zollvereinsverträge gestatten.

11.

Die Abschaffung aller Staatsmonopole ist für wünschenswerth erkannt, sowie die Herbeiziehung der Salzsteuer, welche, wenn eine solche überhaupt bestehen bleibt, möglichst niedrig zu setzen ist, zur gemeinschaftlichen Casse. (Protest der Hansestädte gegen Garantie des Steuercredits für mehr als ihren Steuerantheil.)

12.

In Beziehung auf die Ausübung von Gewerben in andern deutschen Staaten, namentlich auf Handelsreisende und Marktbezieher, haben die darüber im Zollverein bestehenden Grundsätze als angemessen geschienen.

Was aber die nicht deutschen Gewerbtreibenden betrifft, so ist dafür gehalten, daß bei ihnen zunächst die Reciprocität zu beobachten und sonst der Grundsatz zu befolgen sei, daß sie, wenn sie nur kauften, mit keiner Gewerbsteuer zu belegen seien, wenn sie aber verkauften, eine Steuer an die Reichscasse zu entrichten hätten.

13.

Rücksichtlich der gemeinschaftlichen Flüsse war man der Ansicht:

1) daß die Flußzölle von denjenigen Staaten, welche sie jetzt beziehen, nur insofern beizubehalten sind, als sie diesen Staaten als Ersatz für die Unterhaltungskosten dienen, und daß bei ihrer Regulirung sowohl auf diesen Zweck als auf die Erleichterung des Verkehrs Rücksicht zu nehmen ist;
2) daß für den durch eine solche Beschränkung entstehenden finanziellen Ausfall ein Entschädigungsanspruch nach Nr. 1 zu befürworten sei.

Für die Benutzung der nur ein Staatsgebiet durchströmenden Flüsse ward die Festhaltung des Grundsatzes als nothwendig erkannt, daß dabei kein Unterthan eines deutschen Staats anders zu behandeln, wie die eigenen Unterthanen des betreffenden Staats.

14.

Rücksichtlich der Schifffahrtsabgaben ward für angemessen gehalten:

1) daß die Abgaben für allgemeine Anstalten zum Besten der Schifffahrt, wie z. B. Feuer, Tonnen, Baaken und Lootsengelder für jeden Fluß besonders festgesetzt und in der Regel von jedem Schiffe ohne Rücksicht des Landungsplatzes für den Staat, der sie unterhält, entrichtet werden;
2) daß die Abgaben für locale Anstalten von dem Staate, welcher letztere unterhält, unter Beobachtung des im letzten Absatze der Nr. 13 aufgestellten Princips festgestellt und bezogen werden.

15.

Es ward als sich von selbst verstehend angesehen, daß die Küstenfahrt in jedem einzelnen deutschen Staate den Schiffen aller andern deutschen Staaten gestattet werde.

Endlich kam man überein, dahin zu wirken, daß die Zuziehung von Regierungscommissarien der Seestaaten vor der Erlassung von Gesetzen über Seehandel und Seeschifffahrt und vor der Abschließung von Handels= und Schifffahrtsverträgen reichsgrundgesetzlich festgestellt werde.

E.

Instruction für den Herrn Reichsgesandten der Centralgewalt von Deutschland zu Washington.

Es dürften sich schwerlich zwei Länder finden, bei welchen die politischen und commerziellen Verhältnisse so durchaus auf eine enge und innige Freundschaft und Verbindung hinweisen, als zwischen den Vereinigten Staaten und dem deutschen Bundesstaate. Es wird daher die größte Offenheit in jeder Hinsicht deutscher Seits zu beobachten und alle Willfährigkeit zu zeigen sein, den Wünschen der Vereinigten Staaten entgegen zu kommen, so weit irgend thunlich, auch zu übereinstimmendem Verfahren gegen Dritte Bereitwilligkeit geäußert werden können.

Zur Bethätigung dieser freundlichen Verhältnisse zwischen beiden Ländern, die sich als Staatencomplexe in ähnlicher Lage befinden, wird zunächst das commercielle Band, welches sich seither auf die einzelnen deutschen Staaten bezog, aber in den Hauptresultaten dennoch ganz Deutschland umfaßte, durch einen die Gesammtheit des deutschen Bundesstaats in sich schließenden Handels= und Schifffahrtsvertrag fest zu knüpfen sein.

Schon seit dem Anfange des Monats August haben hierüber Berathungen mit dem amerikanischen Gesandten in Deutschland, dem Major Donalson, stattgefunden, welcher in Gemäßheit derselben an seine Regierung in Washington berichtet hat. Die leitenden Gesichtspunkte waren dabei die Folgenden:

1) Völlige Gegenseitigkeit und Gleichstellung der beiderseitigen Schifffahrt mit der eigenen, bei directer und indirecter Fahrt.

2) Die Küstenfahrt zwischen amerikanischen Häfen und zwischen deutschen Häfen bleibt der eigenen Schifffahrt vorbehalten, jedoch kann ein amerikanisches Schiff, von einem nichtdeutschen Hafen kommend, Güter in mehreren deutschen Häfen ausladen, und andererseits in mehreren deutschen Häfen Güter für einen nichtdeutschen Hafen einladen. Dasselbe Recht steht deutschen Schiffen in amerikanischen Häfen zu.

3) Alle Waaren können, wes Ursprungs sie auch sein mögen, direct oder indirect unter gleichen Bedingungen mit amerikanischen und deutschen Schiffen in den beiderseitigen Häfen eingeführt werden; ausgenommen sind davon die Erzeugnisse der eigenen Fischereien, welche als eigenes Erzeugniß niedriger zu besteuern beide Theile sich vorbehalten.

4) Alle Waaren, wes Ursprungs sie auch sein mögen, können aus Häfen der Vereinigten Staaten in deutschen Häfen, und aus deutschen Häfen in Häfen der Vereinigten Staaten zu denselben Zöllen und Abgaben eingeführt werden, als wenn sie direct aus dem Ursprungslande kämen.

5) Die Erzeugnisse der Vereinigten Staaten sollen in Deutschland und die Erzeugnisse Deutschlands sollen in den Vereinigten Staaten keinen anderen und höheren Abgaben unterworfen werden, als die gleichartigen Erzeugnisse irgend eines andern Landes.

6) Besondere von den Vereinigten Staaten oder von Deutschland irgend einem dritten Lande gewährte oder zu gewährende besondere Begünstigungen sollen beiden Contrahenten auch sogleich zu Theil werden. Sind sie ohne Gegenleistung gewährt, so werden sie auch ohne Gegenleistung gegenseitig eingeräumt, sind sie mit Gegenleistung zugestanden, so wird ein gleiches oder ähnliches Aequivalent gegenseitig erforderlich. Ausgenommen von diesen gegenseitigen Gewährungen sind die Vereinbarungen, welche der deutsche Bundesstaat mit den Staaten Sr. Majestät des Kaisers von Oesterreich wegen der obwaltenden besondern Verhältnisse treffen möchte.

7) Es werden beiderseits diejenigen Schiffe als nationale anerkannt, die in den resp. Staaten gesetzlich dafür gelten.

8) Ueber Tarifbestimmungen wird in dem Vertrage nichts gesagt; jedoch wird von deutscher Seite die Zusicherung gegeben, daß die Centralgewalt dahin streben wolle, amerikanische Erzeugnisse, namentlich Taback, mäßig zu besteuern, und von Seiten der Regierung der Vereinigten Staaten, daß sie dahin streben wolle, solche Erzeugnisse, die vorherrschend deutschen Ursprungs sind, und besonders durch Handarbeit hergestellt werden, einer niedrigeren Steuer wie bisher in den Vereinigten Staaten zu unterwerfen.

9) Beide Theile werden unter sich und mit anderen Seemächten auf Bestimmungen Bedacht nehmen, welche dem Handel und der Schifffahrt, sowohl der kriegführenden als der neutralen Mächte, Schutz und Freiheit zu sichern und diese Angelegenheit der Civilisation und der Menschlichkeit zu befördern geeignet sein würden. Es soll dies nach Möglichkeit schon durch die Aufnahme entsprechender Bestimmungen, deren Inhalt näher zu bezeichnen für heute nach vorbehalten bleibt, in den jetzt abzuschließenden Vertrag geschehen.

10) Vom Tage der Ratificationen dieses allgemeinen Vertrages mit dem deutschen Bundesstaate treten die Verträge der Vereinigten Staaten mit einzelnen deutschen Staaten außer Wirksamkeit.

Diese Punkte sind jedoch gegen den Major Donalson nur mündlich berührt worden, und im Allgemeinen gehalten, so daß sie nur als nächste Anhaltspunkte dienen können. Derselbe Herr ist ersucht worden, seine Regierung zu veranlassen, einen Bevollmächtigten zur Verhandlung eines Vertrags mit Deutschland nach Frankfurt zu senden, oder ihn selbst damit zu beauftragen, und wird der Herr Reichsgesandte ersucht, diesen diesseitigen Wunsch bei der Regierung in Washington zu unterstützen und die Vollmachtsertheilung an einen Unterhändler möglichst zu beschleunigen. Vorstehende 10 Punkte werden als Anhaltspunkte zu Aeußerungen dienen, indessen wird ausdrücklich hervorzuheben sein, daß, gleichwie in den Vereinigten Staaten die Ratification eines Handels- und Schifffahrtsvertrages von der Zustimmung des Senats abhängt, solches auch in Deutschland hinsichtlich der Nationalversammlung der Fall sein werde, es sei denn, daß bis dahin verfassungsmäßig festgesetzt worden, daß die Ratification dem deutschen Senate oder Staatenhause zustehe. Gleichwie aber in den Vereinigten

Staaten Tarifbestimmungen in Verträgen unzulässig sind, weil der Congreß in dieser Beziehung seine Freiheit und Unabhängigkeit sich nicht beschränken lassen will und kann, werden auch dergleichen Bestimmungen deutscherseits aus dem gleichen diesseitigen Grunde nicht gemacht werden können. Der Herr Reichsgesandte wird ersucht, dies Verhältniß der Regierung der Vereinigten Staaten deutlich zu machen, wenn diese vielleicht darauf dringen sollte, daß in dem Reichsvertrage etwas von Herabsetzung der Tabackszölle deutscherseits gesagt werde. Endlich ist zu bemerken, daß, da laut vorstehendem Punkte 10 mit der Ratification des Reichsvertrags alle zwischen den Vereinigten Staaten und einzelnen deutschen Staaten bestehenden Verträge erlöschen, solches hinsichtlich Dänemarks und Oesterreichs zu verstehen ist, *soweit deren Staaten dem deutschen Bundesstaate angehören werden.*

Die Verträge der Vereinigten Staaten mit einzelnen deutschen Staaten bestehen aus den folgenden:

von	Preußen	vom	1. März	1828	auf 12monatl. Kündigung.	
„	Oesterreich	„	27. August	1829	„ „	„
„	d. Hansestädten	„	20. December	1827	„ „	„
	Zusatz	„	4. Juni	1828	„ „	„
„	Hannover			1847		
	und Oldenburg	„	10. Juni	1846	bis 10. Juni 1858.	
„	Mecklenburg	„	9. December	1847	„ 10. „ 1858.	
„	Dänemark	„	— — —	—	— — — — —	

Dabei ist zu bemerken, daß in dem Vertrage mit Hannover und Oldenburg eine zwölfmonatliche Aufkündigung der Verpflichtung die Zölle auf Taback, Reis und Thran nicht zu erhöhen, und in demjenigen mit Mecklenburg gleiche Aufkündigung der Verpflichtung,

die Zölle auf	Taback	nicht über	1 Thlr.	2	ß pr. Ctr.	(48 ß = 1 Thlr.)
„ „ „	Reis	„ „	— „	25	„ „ „	
„ „ „	Thran	„ „	— „	12½	„ „ „	

stellen zu wollen, vorgesehen ist. Bei dem Abschlusse eines Reichsvertrages werden die Vereinigten Staaten daher jedenfalls nur für wenige Monate diese Vortheile verlieren, dagegen weit wichtigere Vortheile in der allgemeinen deutschen Zollgesetzgebung in Aussicht erblicken, die sich auf Taback und Reis nicht beschränken, sondern auch die allgemeine Aufhebung der Landtransit- und Flußzölle umfassen dürften, deren Wegfallen für die wohlfeile Lieferung amerikanischer Erzeugnisse an

die Consumenten von Erheblichkeit sein, und zur Vermehrung des Verbrauches beitragen dürfte.

Endlich ist hinsichtlich der Marineangelegenheit dem Herrn Reichsgesandten zur Kunde zu bringen, daß von Seiten der Centralgewalt der Gesandte der Vereinigten Staaten, Major Donalson, ersucht worden ist, seiner Regierung die Bitte der Centralgewalt vorzulegen, einen höheren Officier der amerikanischen Marine, einen Fregattencapitän oder Commodore zu veranlassen und ihm zu gestatten, nach Deutschland sich baldthunlich zu begeben und in die Dienste der Centralgewalt zu treten, zum Zwecke der Mitwirkung bei der Organisation der deutschen Marine. Es wird erwartet, daß dieser Officier eine genaue Kunde vom Schiffsbau, von der Anlage von Marinehäfen und deren Fortification, von der Errichtung von Arsenalen, Anschaffung von geeignetem Geschütze nach den neuesten Erfahrungen, sowie von den Erfordernissen einer brauchbaren Kriegsflotte nach unseren Verhältnissen besitze. Es ist ferner gebeten worden, fünf bis sechs Constructeure, Leute, die beim Schiffsbau persönlich mitarbeiten, praktische Anleitung geben können, auch den Bau überwachen, hierher zu senden, da die Bauart der Kriegsschiffe, die Befestigung der Hölzer und die Behandlung der Letzteren eine andere ist, als bei Handelsschiffen. Es dürfte sich empfehlen, daß der Officier einige Modelle nach der neuesten Form von Fregatten und Corvetten mitbrächte. Endlich ist der Herr Major Donalson ersucht worden, bei seiner Regierung anzufragen, ob sie, wenn diesseits gewünscht werden sollte, einige Kriegsschiffe in den Vereinigten Staaten erbauen zu lassen, geneigt sei, solchen Bau unter Aufsicht tüchtiger Marineofficiere zu stellen. Der Herr Reichsgesandte wird ersucht, alle diese Wünsche bei der Regierung der Vereinigten Staaten kräftig zu unterstützen und deren Willfahrung zu betreiben. Es wird ihm dabei bemerkt, daß, wenn gefragt werden sollte, welche Stellung der amerikanische Commodore hier einnehmen, und welche Emolumente man ihm aussetzen werde, darauf zu antworten ist, daß man darüber mit ihm bei seiner Hierherkunft reden werde, und er versichert sein könne, daß dieses ehrenhaft geregelt werde.

Der Herr Reichsgesandte wird ferner ersucht zu erkunden, ob etwas im Wege stehen werde, wenn von Deutschland einige Schiffsbauer nach den Vereinigten Staaten gesandt würden, um bei dem Bau der für Deutschland bestimmten Kriegsschiffe mit zu arbeiten und darüber Nachricht zu ertheilen.

Obschon nicht beabsichtigt wird, fertige Kriegsschiffe zu kaufen, so könnten doch Umstände möglicher Weise eintreten, die es nöthig machen, im nächsten Frühjahre schon mit Kriegsschiffen zu operiren; es wird daher endlich der Herr Reichsgesandte beauftragt, Erkundigungen darüber einzuziehen, ob von der Regierung der Vereinigten Staaten oder von Privaten völlig armirte Kriegsschiffe solchenfalls zu kaufen sind, und was für Preise etwa angelegt werden müssen; ferner ob die Mannschaften ohne Weiteres in deutsche Dienste würden treten wollen und können.

Sobald in Angelegenheiten der Marine und der Handels- und Schifffahrtspolitik etwas vorfällt, wird dem Herrn Reichsgesandten sofort davon Mittheilung gemacht werden.

Frankfurt a. M., den . October 1848.

F.

Schreiben des Fürsten Schwarzenberg an Freiherrn von Menshengen vom 26. December 1848.

Hochwohlgeborner Freiherr!

Das Reichsministerium hat, wie Euer Hochwohlgeboren bekannt ist, von uns Aufschlüsse verlangt über die Regulirung unseres Consulatswesens, und es ist diesem Begehren, wie wir vernehmen, die Idee zum Grunde gelegen, durch eine thunlichste Verschmelzung der Consulate des deutschen Reichskörpers mit jenen des österreichischen Kaiserstaates, einen neuen Beitrag zur engeren Knüpfung und äußeren Darstellung des Bandes deutscher Einigkeit zu liefern, und zugleich die bestmöglichste Führung des im beiderseitigen Interesse liegenden Geschäftes durch ein gut berechnetes Zusammenwirken zu gewährleisten.

Jede Gelegenheit mit Freuden ergreifend, in der es uns gegönnt sein kann, die angestrebte und in der Natur der Dinge liegende Gemeinsamkeit, so viel von uns abhängt, zu bethätigen, haben wir die in Anregung gebrachte Frage in die ernsteste Erörterung gezogen, und

Folgendes waren vorläufig die Grundzüge, nach denen die vorgeschlagene Maßregel, nach unserer Ansicht, würde in das Leben gerufen werden können.

Vor Allem von dem Gesichtspuncte der geographischen Lage Oesterreichs ausgehend, stellt sich dessen natürlicher Beruf der Vermittlung deutscher Kultur und deutscher Interessen klar vor Augen. Seine vielverzweigten und tiefgewurzelten Verkehrsbeziehungen mit den östlichen und südlichen Nachbarländern und den Küsten des schwarzen und des mittelländischen Meeres, ferner die vorgeschrittene Ausbildung, welche auf diesen Grundlagen das österreichische Consulatwesen in jenen Gegenden bereits erreicht hat und in welcher der weitere rüstige Fortschritt ein unabweisliches Bedürfniß ist, leiten auf den Gedanken der Zweckmäßigkeit, den österreichischen Consularämtern in diesem gesammten Bereiche, und darunter namentlich auch den Agentien in Jassy und Bukarest, den Consulaten in Belgrad und Gallatz und unseren sämmtlichen Organen längs der Donau, nebst ihren österreichischen Consulargeschäften, auch die gesammte Vertretung und Besorgung der deutschen Reichsconsularangelegenheiten in der Art zuzuweisen, daß dadurch die Reichsgewalt der Aufstellung und Bestreitung eigener Organe zu diesem Behufe ganz enthoben wäre.

Dem Anerbieten Oesterreichs zu einer solchen Uebertragung der Reichsconsulargeschäfte an seine mit finanziellen Opfern unterhaltenen Consularorgane in dem besagten Bereiche, würde als Bedingniß die Erwartung zur Seite stehen, daß die Reichsgewalt dagegen in den übrigen außereuropäischen, und namentlich den transatlantischen Ländern vollkommen entsprechende Reichsconsulate zu bestellen und denselben in gleicher Weise die Besorgung der dortigen österreichischen Consulargeschäfte aufzutragen hätte, wodurch die österreichische Regierung sich der Fürsorge für die Aufstellung eigener Organe in diesen Gegenden entledigt fände.

Die Einfachheit eines solchen Planes, welcher bei Annahme des Grundgedankens in den Modalitäten der praktischen Ausführung kaum auf bedeutende Schwierigkeiten stoßen dürfte, wird sich zwar auf den ersten Blick dem erleuchteten Ermessen des Reichsministeriums darthun, dennoch dürfte es nicht überflüssig sein, auch den damit in mehrfacher Beziehung verbundenen Vortheilen eine gedrängte Erörterung zu widmen.

Die Erfahrung hat bei der gesteigerten Entwickelung der Handels- und Verkehrsverbindungen wiederholt gelehrt, wie wünschenswerth es sei, daß die commerciellen Interessen der Staatsangehörigen an den wichtigsten auswärtigen Plätzen durch eigends dazu vorgebildete und von dem unmittelbaren Handelsbetriebe, sowie von den Einflüssen der Localregierung unabhängig gestellte Männer vertreten werden, von welchen einerseits eine höhere Anschauung der Verkehrsbeziehungen und andererseits ein vollkommen unparteiischer Vorgang erwartet werden kann. Hierin liegt der Grund der in neuerer Zeit stattgehabten Vermehrung der Bestellung sogenannter Consules missi, welche vom Staate besoldet werden, die aber wieder in den damit verbundenen finanziellen Opfern ihre Beschränkung findet. Nach dem obigen Vorschlage würde nun Oesterreich und Deutschland, indem jedes die für diesen Zweck erschwinglichen pecuniären Kräfte nur auf einen Theil des gesammten Bereiches, in dem er erzielt werden soll, concentriren könnte, offenbar in der Lage sein, in ausgedehnterem Maße und wirksamer für die Verbesserung der Consularinstitutionen vorzusorgen, während jedes zugleich die in dem andern Theile des Bereiches erzielten Vortheile mitgenösse.

Nirgends aber ist die Unterhaltung von vollkommen befähigten, verläßlichen, besoldeten Consularorganen nothwendiger, als in den Ländern der ottomanischen Pforte und ihren Dependenzen, mit Einschluß der Donaufürstenthümer, wo die Zustände der innern Verwaltung einer kräftigern Vertretung, und die den Consuln übertragene Jurisdiction über die Nationalen und Schutzbefohlenen, eine gediegene, vielseitige Geschäftsbildung, Gesetzkenntnisse und die ausschließliche unbeirrte Widmung des Functionärs erheischen, wenn er seiner Aufgabe ganz genügen soll. Daß die commerciellen Interessen Deutschlands und der Gehörigen seiner einzelnen Staaten in jenen Gegenden bisher theils gar nicht, theils nur höchst ungenügend geschützt und berathen waren, ist ein Gegenstand so vieler öffentlichen Klagen gewesen, daß es hier nicht näher erläutert zu werden braucht. Die Schwierigkeit der Auffindung tauglicher Organe in genügender Anzahl und ihrer anstandsmäßigen Renumerirung stand einer Verbesserung dieses Zustandes entgegen. Oesterreich besitzt nun bereits ein ineinandergreifendes, die Hauptpunkte des levantinischen Ländercomplexes umfassendes System von Consularorganen, deren Einrichtungen schon bisher die öffentliche Anerkennung Sachkundiger erhielt und deren weitere Ausbildung und

Vervollkommnung ein unablässiges Augenmerk der Regierung bilden muß und wird. Es dürfte demnach der deutschen Reichsgewalt um so erwünschter erscheinen, die schützende und fördernde Wirksamkeit dieser Institutionen in vollem Maße auch für alle Reichsangehörigen sofort benützen zu können, als erst kürzlich das Vertrauen deutscher Ansiedler in der Levante durch ausdrückliches Ansuchen um Schutz, oder andere Intervention der österreichischen Functionäre, sich in wiederholten Fällen bewährte. Ohne Zweifel würde die Vertrautheit unserer Organe mit den eigenthümlichen Sitten, Gebräuchen und Persönlichkeiten jener Länder, die Stellung, welche sie daselbst schon wegen der Bedeutung der von ihnen vertretenen österreichischen Interessen einnehmen, endlich der Umstand, daß sie als Bevollmächtigte des Kaisers, schon vermöge der alten Tractate mit der Pforte auch zum Schutze und zur Vertretung aller Angehörigen des deutschen Reiches, gegenüber den ottomanischen Behörden, berechtigt sind, den Reichsbürgern in einem Grade zu Gute kommen, welchen die Reichsgewalt durch die Bestellung einer anderweitigen Vertretung, selbst mit einem bedeutenden Aufwande, kaum zu erzielen in der Lage sein dürfte.

Namentlich in Bezug auf die Levante würden wir uns sonach bei dem fraglichen Vorschlage in der angenehmen Lage befinden, dem deutschen Reiche schon vorhandene unbestreitbare Vortheile zur unmittelbaren Benutzung, ohne Aufwendung von Reichsmitteln, darzubieten. Die angedeutete Ausdehnung des Vorschlages auf sämmtliche Küstenländer innerhalb der durch die Meerenge von Gibraltar abgeschlossenen Meere dürfte — wenn auch minder wichtig — doch bei Billigung der Hauptansicht ebenfalls willkommen sein.

Oesterreich würde seinerseits die Aussicht gewinnen, seine wachsenden commerciellen Interessen in dem den Reichsconsulaten zu überlassenden Bereiche durch befreundete Organe sofort vertreten und gefördert zu wissen.

Gemeinsam wäre die gegenseitige Verschwisterung der Verkehrsbeziehungen Oesterreichs und Deutschlands, zu welcher die projectirte gemeinsame Consularvertretung — wenn sie wohl organisirt wird — wesentlich beitragen kann.

Die Stellung des österreichischen und des deutschen Handels und der beiderseitigen Schifffahrt dürfte gegenüber der ganzen Welt dadurch

gehoben werden können, daß die beiden so reiche Hülfsquellen in sich schließenden Staatskörper sich offenkundig zur gegenseitigen Beschützung und Vertretung ihrer bezüglichen Interessen verbänden. Der Natur der Verhältnisse entsprechend, würde Oesterreich gegen Osten und Süden als Verfechter des deutschen Handels, Deutschland gegen Westen als freundlicher Beschützer des österreichischen Verkehrs auftreten; beides mit mehr Nachdruck und Wirkung, als den beiden isolirten Mächten für sich erreichbar sein würde.

Schließlich glaube ich noch vertraulich darauf hindeuten zu sollen, daß es bei der Stellung, die Oesterreich im Oriente sowohl in politischer als commercieller Beziehung einzunehmen berufen ist, von nicht geringem Werthe erscheint, durch Beseitigung einer abgesonderten Vertretung der deutschen von jener der österreichischen Angelegenheiten ein klares Verhältniß herzustellen und dadurch lähmende und beirrende Rivalitäten, welche oft nur in den verschiedenen Organen ihren Ursprung haben, den wahren Interessen der betreffenden Länder aber meist mehr abträglich als nützlich sind, von vorneherein fern zu halten. Unter dem kräftigen und loyalen Schutze Oesterreichs wird insbesondere der deutsche Handel in der Levante freien Spielraum haben, sich zum ersprießlichen Wetteifer zu erheben, ohne daß dabei eine Hemmung oder Kreuzung der Bahn eintrete, welche Oesterreich und Deutschland zu ihrem gemeinsamen Vortheile zu verfolgen gedenken.

Euer Hochwohlgeboren sind ermächtigt, diese unsere Idee in vertraulicher Form den Herren Reichsministern zur Kenntniß zu bringen. Sollte ihre Verwirklichung den jetzigen oder dereinstigen Wünschen der deutschen Centralgewalt entsprechen, so würden wir auf diesfällige Benachrichtigung gerne bereit sein, mit selber die näheren Modalitäten der Ausführung in Berathung zu ziehen.

Empfangen dieselben die Versicherung meiner vollkommenen Hochachtung.

(gez.) F. Schwarzenberg.

G.

Tagebuch vom 6. April bis 17. Mai 1849.

6. April (Charfreitag). Um 9 Uhr ging ich ins Ministerium. Unter den eingegangenen Briefen befanden sich von besonderem Interesse folgende: ein Brief von meiner Frau aus Bremen, worin sie ihre Ankunft und freundlichen Empfang anzeigt (sie war auf kurze Zeit dahin gereiset, um der Confirmation eines Sohnes beizuwohnen); ein Brief mit dem Poststempel Bunzlau, worin eine Dame, die sich „Marie" unterzeichnet, ihre Theilnahme für meinen jüngsten Sohn, der den Namen Heinrich Gagern empfangen, ausspricht, und für ihn eine selbst angefertigte Mütze schickt; mehrere Briefe aus Newyork vom 20. März von Wedding, Faber & Bierwirth und Vietor & Duckwitz mit der Anzeige, daß die Washingtoner Regierung definitiv erklärt habe, sie halte fest an dem Gesetze von 1818, nach welchem in den Vereinigten Staaten keine Schiffe für Krieg führende Staaten armirt werden dürften, daß mithin das von uns gekaufte Dampfschiff „United States" weder armirt noch bemannt werden dürfe, und mit Confiscation bedroht sei.

Um 10 Uhr Conferenz mit den Marineräthen. Besondere Verhandlungen: a. Ernennung des Capitän Kuper zum Contreadmiral; b. Ernennung mehrerer Schiffscapitäne und Steuerleute zu Officieren der Marine; c. Instruction für den Marine-Stabsarzt und für die Hospitalärzte zu Hamburg für die Examination der in der Marine anzustellenden Aerzte.

Um 11 Uhr Ministerrath bis 1½ Uhr. Gegenstand: Depeschen aus Berlin wegen Ablehnung der Kaiserwürde durch den König von Preußen. Berichte von der Deputation der Nationalversammlung und Anzeige von deren Abreise von Berlin. Anzeige durch von Biegeleben von der Erklärung des diesseitigen Bevollmächtigten in London, seine Entlassung zu nehmen, weil seine Instructionen von Berlin in Beziehung auf die dänische Frage von der unsrigen zu sehr abwichen. Beschluß, ihn auf seinen Nachfolger warten zu lassen, wie das Ministerium auf den seinigen wartet. — Vortrag von Bassermann wegen des Beschlusses der württembergischen Regierung, die Thurn- und Taxissche Postverwaltung in Württemberg zu depossediren auf den

Grund der Grundrechte (Aufhebung der Lehne). Beschluß, das grade Gegentheil stehe in den Grundrechten, und Entwurf eines Schreibens an die württembergische Regierung mit der Weisung, sich dergleichen Uebergriffe zu enthalten. Ferner Beschluß, eine Zusammenkunft mit Herrn Camphausen wegen der Erklärungen des Königs zu halten auf heute Abend.

Um 1½ bis 2 Uhr ein Spaziergang ins Freie.

Um 3 Uhr Besuch von Oberfinanzrath Witte. Text: Oberhauptsfrage, Verfassung, Genehmigung der hannoverschen Regierung, daß Klenze zur Untersuchung der Localitäten in den Hansestädten zur Einrichtung der Freiläger committirt werde, endlich wegen Befreiung der Matrosen vom Dienste im Landheere.

Um 5 Uhr ins Ministerium. Unterzeichnung der ausgefertigten Rescripte und Ueberschreibung der Eingänge an die Referenten. An meine Frau geschrieben.

Um 6 Uhr Ministerrath. Depeschen von Bunsen in London und von Berlin wegen Friedensunterhandlung mit Dänemark. Beschlossen darauf zu beharren, daß Schleswig zu Dänemark stehen solle wie Norwegen zu Schweden, auch sogar dieses ferner zu erklären, auch wenn die Feindseligkeiten beginnen sollten. Telegraphische Depesche. Die Dänen haben von Alsen aus die Feindseligkeiten eröffnet und die deutschen Truppen sich zurückgezogen auf das Hauptcorps. Beschlossen sofort zu beordern, daß noch 20,000 Mann aus Oldenburg, Braunschweig, Mecklenburg und Preußen nachrücken, und General Prittwitz in Jütland eindringe, die Offensive ergreifend. Herr Camphausen tritt ein. Lange Erörterung über das, was wegen der Kaiserfrage zu thun sei. Camphausen war unzufrieden mit der Abreise der Deputation der Nationalversammlung von Berlin, da der König nicht abgelehnt habe. Allgemeine Ansicht: die Deputation habe die doctrinäre Idee vertreten, daß die von der Nationalversammlung gegebene Verfassung unbedingt bindend für alle deutsche Staaten sei, und da der König dies in Abrede gestellt, so folge daraus, daß er auch ihre Befugniß zur Kaiserwahl nicht anerkenne. Camphausen erörterte seine Ansicht der Sachlage dahin, daß die Verfassung nur für ganz Deutschland gegeben sei, daß sie aber nicht passe und der Aenderungen bedürfe, wenn ein Theil Deutschlands sie nicht annehme, daß aber diese Aenderungen nur von den Abgeordneten derjenigen Staaten vorgenommen werden können, welche dem Bundesstaate beiträten, unter Aus-

schluß der Abgeordneten derjenigen Staaten, welche ihm nicht beiträten, daß also mit der Nationalversammlung darüber gar nicht zu verhandeln sei. Er erwähnte vertraulich, daß er dem Könige empfohlen habe, die Abgeordneten der dem Bundesstaate beitretenden Staaten nach einem Orte außerhalb Preußens zu berufen, nicht Frankfurt, zugleich aber in jenen Staaten die Wahlen für das Staatenhaus nach der Verfassung zu beantragen, und durch diese zwei Kammern die Verfassung definitiv feststellen zu lassen, vorbehältlich der Genehmigung des Oberhauptes. Er erhielt darauf eine telegraphische Depesche aus Berlin, wodurch er sofort dahin berufen wurde.

Nach Schluß der Sitzung neckte ich Gagern, aus Anlaß des Briefes aus Bunzlau wegen der Vergötterung, die ihm von Seiten der deutschen Frauenwelt zu Theil werde. Er meinte, diese Zeit sei jetzt vorüber, er erhalte jetzt eine Menge Briefe von Frauen und Frauenvereinen mit Schmähungen, weil er das Vaterland zerreißen wolle wegen der Aussonderung von Oesterreich.

Gegen 10 Uhr ging ich nach Haus.

7. April. — Nach Erledigung der Eingänge fand um 10 Uhr eine Conferenz zwischen dem Kriegsminister v. Peucker und mir mit den Bevollmächtigten der Küstenstaaten statt über die Befreiung der Seeleute von dem Dienste im Landheere. Man war darüber einig, daß die Wehrpflichtigen, welche Seeleute seien, an die Kriegsmarine abzugeben und von den zu stellenden Landsoldaten abzurechnen sein würden. Die Befreiung der Matrosen der Handelsmarine vom Landkriegsdienste wurde den Einzelstaaten überlassen, indem ein besonderes Gesetz vorbereitet werden solle, auch diese zu befreien und von der Leistung der Staaten in Personal gegen eine Geldzahlung abzusetzen.

11½ Uhr Conferenz mit der Marineabtheilung. Text: mehrere Ernennungen, Transport der „Acadia" nach England, verschiedene Instructionen für Capitän Brommy.

Mittheilung, daß der König von Preußen in seiner Unterhaltung mit den Mitgliedern der Kaiserdeputation der Nationalversammlung Jedem eine Kränkung gesagt habe, z. B. an Dahlmann: „Sie lieben es, etwas zu verschenken, was Ihnen nicht gehört"; an einen andern conservativen Abgeordneten: „für Demokraten giebt es kein anderes Mittel als Soldaten" und dergleichen mehr.

Dann kam Fallati und sprach davon, das neulich in der Nationalversammlung beschlossene Gesetz über die Auswanderung zu publiciren.

Ich erklärte, kein Gesetz mehr contrasigniren zu wollen, bevor nicht ein definitiver Zustand da sei, weil man zu ungewiß darüber wäre, ob die Staaten dasselbe befolgen würden oder nicht.

Um 12½ Uhr ging ich zum Reichsverweser, um ihn um Bestätigung einiger Ernennungen zu ersuchen. Ich unterhielt mich mit ihm über die öffentlichen Zustände, die ihm völlig rathlos erschienen. Schon bei einer früheren vertraulichen Unterredung hatte ich ihm gesagt, ich sehne mich eben so sehr nach meiner Vaterstadt und meinem kaufmännischen Contor, als er nach seinen Alpen verlange, worauf er erwiederte: „Lieber Duckwitz, unser beiderseitiger Wunsch wird gegen den 1. Mai in Erfüllung gehen". Das mochte ihm im Gedanken liegen, als er etwa das Folgende sagte: „Lieber Freund Duckwitz, die Leut' sind jetzt allesammt verrückt, in Ollmütz sind sie es, in Berlin, in Dresden, in München und in Frankfurt. Wissen Sie, was draus wird? Sie setzen sich in 14 Täg in Ihren Wagen und fahren mit Frau und Kindern nach Bremen, und ich mach's ebenso, und fahre zu meinen Bergen in Tirol." — Dann sagte er: „Die Fürsten werden's bereuen, daß sie sich jetzt auf's hohe Pferd setzen, sie sind undankbar gegen die Centralgewalt, denn vorigen Sommer haben wir sie gerettet. Es stand im Juli und August in unserer Macht, sie allesammt zu beseitigen, wir waren aber zu ehrlich, jetzt danken sie's uns schlecht. Aber das Blatt kann sich wenden, dann sind sie verloren, wenn sie sich nicht schon vorher selbst ihr Grab graben".

„Nächste Woche wird stürmisch werden, dann läuft Alles aus einander, Sie gehn nach Haus, aber nach ein paar Monaten wird man Sie wieder holen, dann kommen andere Leut' und machen die Sach' fertig".

Ueber den König von Preußen sagte er: „Er sei sehr schwach und unbeständig. Der Prinz von Preußen ist ein braver ehrlicher Mann; wenn er allein könne, so würde er unser Mann sein".

Um 1½ Uhr ging ich ins Ministerium zurück, schrieb einen Brief an meine Frau und machte einen Spaziergang.

Nachmittags 4½ Uhr Conferenz mit Herrn Rennen, letzte Ueberarbeitung des „Flußschifffahrtsgesetzes" und der Motive zu denselben. Beide hatten in Folge der Veränderungen der Verfassung in zweiter Lesung nicht unerheblich geändert werden müssen; denn das Recht der Gesetzgebung und die Oberaufsicht war auf die gemeinsamen Flüsse beschränkt worden, und dem Reiche nur zugebilligt über den Betrieb auf andern Wasserstraßen allgemeine Bestimmungen zu treffen und

die Staaten zur Erhaltung der Schiffbarkeit derselben anzuhalten, während in erster Lesung in dieser Hinsicht kein Unterschied unter den deutschen Flüssen gemacht war. Es kam nun darauf an, die Wirksamkeit der Reichsgewalt scharf von derjenigen der Staaten zu sondern, um künftige Conflicte zu vermeiden und auf denjenigen Flüssen, welche mehrere Staaten berühren, genau die Gewalt der Reichsregierung zu bestimmen, damit die früheren Zustände gründlich beseitigt würden, weil die Reichsverfassung die speciellen Bestimmungen der Reichsgesetzgebung vorbehalten hatte. Die ungeheure Fülle der dabei vorkommenden Gegenstände erheischte endlich die Bestimmungen auf kurze Sätze zurückzuführen, welche auf die verschiedenartigsten Verhältnisse Anwendung finden konnten, und eben die Erlangung dieser Kürze war es, die das meiste Kopfbrechen hervorrief.

Dann 7½ Uhr Durchsicht und Unterzeichnung von etwa 40 Erlassen der Marineabtheilung, Durchsicht und Zuschreibung sehr vieler Eingänge über Küstenvertheidigung, Unzufriedenheit der Officiere auf der Hamburger Flottille, welche durch das Hamburger Comité überaus verwöhnt worden, allerlei Klagen und Lamentirungen über Mangelhaftigkeit von Schiffen, von Beamten und Einrichtungen, Rechnungen über die in England gemachten Ankäufe, Confusion in den Abladungen von England in Folge der Blockade ꝛc. Erst um ¼ nach 10 Uhr war ich mit der Durchsicht fertig, und ging schweren Herzens nach Haus. Denn es schien Alles sich zu vereinigen, um die Centralgewalt und die Anfänge einer geordneten Zukunft zu ruiniren.

8. April (Ostersonntag). Ich ging etwas nach 9 Uhr ins Ministerium. Nach Durchsicht der Eingänge und während einer Conferenz in Marineangelegenheiten, trat um 10 Uhr Heinrich von Gagern mit freudestrahlendem Gesichte herein. Er sagte: Ich habe dem Herrn Minister der Marine eine telegraphische Depesche mitzutheilen. Diese lautete etwa wie folgt: „Am 4. liefen das dänische Linienschiff „Christian VIII.“ und die Fregatte „Gefion“ in die Bucht von Eckernförde ein, um einen Angriff auf diese Stadt zu machen. Sie wurden durch unsere Strandbatterien beschossen, in Folge davon flog das Linienschiff „Christian VIII.“ in die Luft, dem „Gefion“ wurde das Steuerruder zerschossen, unsere Leute entern die Fregatte. Auf dem „Gefion“ weht die deutsche Flagge“. Wir drückten uns einander kräftig die Hand; also jetzt haben wir uns die erste Segelfregatte erobert! Ein Lichtstrahl in die Nacht unserer Zustände. Jetzt war natürlich nur

von diesem Siege die Rede, die Geschäfte mußten ruhen bis morgen, und nur einige leichtere Erörterungen konnten stattfinden. Die zweite Post um Mittag brachte wieder eine Masse Briefe, wovon einige sogleich zu beantworten waren. Damit verstrich die Zeit bis nach 2 Uhr.

Nachmittags Expedition einiger Erlasse und Durchsicht von Eingängen, verschiedene Besuche alle voll von der Siegesnachricht. Sonst fiel heute nichts vor.

Abends zu Hause. Herr Fallati hatte den Dr. Lorenzen aus Kiel getroffen, welcher den Kampf vor Eckernförde mit angesehen hatte. Er führte ihn zu mir, und so erfuhr ich den Vorgang aus erster frischer Quelle.

9. April (Ostermontag). Der heutige Tag wurde ausschließlich zugebracht mit Anordnungen zu reichsseitiger Besitznahme der den Dänen abgenommenen Fregatte „Gefion“. Joh. Otto Donner wurde mit dem Commando betraut und ihm eröffnet, daß ich dem Reichsverweser empfehlen werde, ihn zum Capitän zur See zu machen. Es wurden Verfügungen getroffen, um von den andern Kriegsschiffen Officiere und Unterofficiere nach dem „Gefion“ zu bringen, und die nöthigen Reparaturen sofort vorzunehmen. Ferner wurden Vorkehrungen bestimmt, um die Kanonen und Zubehör, welche durch das Auffliegen des Linienschiffes „Christian VIII.“ ins Meer gefallen waren, nach Möglichkeit wieder aufzufischen.

Die vielen Anordnungen in ihren Details sind hier nicht wohl anzuführen, sie nahmen aber den ganzen Tag bis spät Abends völlig in Anspruch, so daß alle andern Dinge zurückgelegt werden mußten.

Gegen 9 Uhr ging ich zu Bassermann, der einige Freunde zu sich gebeten hatte, Heinr. Gagern, M. Gagern, Beckerath, Peucker, Mathy, Beseler. Die Gespräche hatten zum Gegenstand was jetzt, nach Lage der Dinge zu thun sei, wobei eine Menge Einzelheiten der Kaiserfahrt nach Berlin, namentlich Gespräche mit Mitgliedern der königlichen Familie, erzählt wurden. Es ging aus Allem hervor, daß sich bei dem Könige eine große Geringschätzung der Nationalversammlung festgesetzt hatte, und daß es eine überaus schwierige Aufgabe sei, mit ihm über Geschäfte zu reden, oder diese als Minister mit ihm zu machen. Wir waren alle der Meinung, daß wenn der König als Kaiser das jetzige Reichsministerium mit seiner selbständigen, offenen, ungenirten Weise vor sich habe, es gar seltsame Scenen setzen und eine Veruneinigung augenblicklich eintreten werde. Unter den mancherlei Vorkommnissen,

die zwischen dem Reichsministerium und dem Reichsverweser sich zugetragen haben, und die sich auf eine oder die andere Weise gegenüber dem künftigen Regenten wiederholen würden, wurden die Vorfälle des 18. September in Erinnerung gebracht, und namentlich die Geschichte von der Verhängung des Belagerungszustandes über Frankfurt. Der Beschluß dazu wurde im Ministerrath gefaßt, und der Minister des Innern mit der Ausführung beauftragt. Dieser entwarf das Decret und schickte es, unterzeichnet „Schmerling", in die Druckerei. Eins der ersten gedruckten Blätter kam um Mitternacht in die Hände von Droysen. Dieser brachte es an G. Beseler, welche zusammen im „Englischen Hof" wohnten. Bei der Durchlesung bemerkten sie, daß vergessen war darunter zu drucken „der Reichsverweser, Erzherzog Johann". Droysen geht also zu Schmerling, der sich bereits zur Ruhe begeben hatte, macht ihn darauf aufmerksam, worauf dieser die Lücke ausfüllt, und so ohne Weiteres wieder in die Druckerei schickt zum zweiten Abdruck. Auf diese Weise erschienen zweierlei Arten von Belagerungszustand, eine mit dem Reichsverweser, die andere ohne denselben, und dieser erfuhr die ganze Sache erst, als ihm Morgens die gedruckten Blätter gebracht wurden. Es war Niemandem im ganzen Reichsministerium der Gedanke gekommen, daß man den Reichsverweser vorher hätte fragen sollen. Der Reichsverweser war an jenem Tage sehr geneigt „Blutvergießen zu verhüten", und war von den demokratischen Oesterreichern stark angegangen worden, die Truppen zurückzuziehen, der Platzcommandant Nobili scheint daher auch Weisungen von dem Erzherzog erhalten zu haben, mit möglichster Milde zu verfahren, ohne daß das Ministerium davon Kunde hatte; allein eigentliche Befehle hatte derselbe nicht erlassen wollen, wenn schon seine Gutmüthigkeit ihn das Blutvergießen möglichst scheuen ließ. Ohne Peuckers durchgreifende Energie hätte damals die Sache schlimm genug werden können. — Ganz voll waren die Herren von der Liebenswürdigkeit der Prinzessin von Preußen, und sprachen mit großer Anerkennung von dem Prinzen von Preußen, den sie als einen redlichen und entschiedenen Mann schilderten. Max Gagern erzählte, wie er diesen im April in London gesprochen habe, gleich nachdem der Entwurf der Siebenzehner Vertrauensmänner publicirt worden war. Der Prinz habe sich in die Ideen gar nicht finden können, besonders nicht darin, daß es künftig nicht mehr „eine preußische Armee" geben solle. Gagern habe ihm gesagt, es sei die Idee, Preußen an die Spitze von Deutsch-

land zu stellen; worauf der Prinz erwiederte: „Ja, eben". Er konnte sich nicht denken, daß es ein Deutschland gäbe, in welchem nicht eine preußische Armee bliebe.

So schwatzten wir bis nach Mitternacht, ohne den Weg zu finden, wie aus der jetzigen politischen Verwirrung herauszukommen sei, da augenfällig die Bestrebungen jetzt noch mehr als je auf Zersplitterung führten. Oesterreich mit Bayern gehe seinen Weg, die Nationalversammlung einen andern, nämlich den der unbedingten Festhaltung an der Verfassung, dem das Ministerium sich anschließt, Preußen, d. h. der König und das Ministerium Brandenburg den Weg der Vereinbarung unter den Regierungen; Camphausen und seine Freunde denjenigen, daß die Staaten, welche wollen, sich dem Kaiserthume anschließen und einen gesonderten Reichstag mit Staatenhaus einberufen mögen, um auf diesem die Verfassung nach den Verhältnissen zuzustutzen, also auf einen Sonderbund in dem sogenannten „Kleindeutschland." Und darüber soll in den nächsten acht bis vierzehn Tagen eine Entscheidung herbeigeführt werden. Wahrlich, wenn je ein Schiff ohne Steuer und Steuermann segelt, so ist es in diesem Augenblicke Deutschland.

10. April. 9 Uhr: Eingänge ohne besondere Erheblichkeit. Gegen 10 Uhr Marineconferenz. Hauptgegenstände: Sofortige Armirung der Batterie zu Bremerhaven und von 3 Kanonenbooten in der Weser, Sorge für deren Bemannung. Personalia. Einführung des Herrn Riehl aus Berlin als Rechnungsführer der Marineabtheilung. 11 Uhr Ministerrath. Die schleswig-holsteinische Regierung zeigt an, daß die Dänen aus Woolwich aus dem englischen Regierungsetablissement 6000 Raketen erhalten, und bittet um Einschreitung. Beschlossen, die Gesandtschaft in London darauf aufmerksam zu machen, insofern die Lieferung wirklich aus Regierungslaboratorien geschähe, sonst aber nichts zu erwähnen, weil wir uns in demselben Falle befänden. Dann wurden Berichte von Bunsen vorgetragen, worin er anzeigt, erklärt zu haben, daß Deutschland seine Vorschläge zurücknähme. Die diesseitige Antwort wurde berathen und beschlossen. General Peucker trug darauf die Berichte von General Prittwitz vor über die mit den Dänen stattgehabten Kämpfe und über die Affaire zu Eckernförde. Demselben ist vom Kriegsminister Ordre ertheilt nach Jütland vorzugehen und es zu besetzen, mit dem Bemerken: „damit Alles abgethan sei, bevor die Diplomaten aller Großmächte Zeit bekämen, die Sache wieder zu

verderben". Präsident Franke rief mich heraus und theilte mir einen Brief von Herrn Harbou mit über die Details der Eckernförder Affaire, über das Aussehen des Kampfplatzes und des „Gefions" am folgenden Tage, ferner Abschrift des von dem Commandanten des „Christian VIII.", Capitän Paludan, an seine Regierung über den Vorgang erstatteten Berichtes, der natürlich höchst trostlos war. Auf meinen Antrag wurde beschlossen, dem „Gefion" den Namen „Eckernförde" zu geben, und den Capitän J. O. Donner mit dem Commando zu betrauen; ferner, so lange das Schiff nicht völlig bemannt und zum Segeln ausgerüstet sei, es so zu legen, daß es die eine Seite als Batterie einem etwa in den Hafen einlaufenden Feinde entgegenhalte, endlich die ca. 1000 gefangenen Dänen etwas näher zu besehen und den unter ihnen befindlichen Deutschen frei zu stellen, in deutsche Dienste zu treten.

Reichsminister Mohl hielt einen Vortrag über die Schwierigkeit der Ausführung des Gesetzes über Aufhebung der Spielbanken und die großen Schadenansprüche, die erhoben werden. Man verkannte die Schwierigkeiten nicht, bedauerte, daß das Gesetz beschlossen sei, hielt es aber für am Besten, die Sache einstweilen so laufen zu lassen. Bassermann trug vor, wie die württembergische Regierung darin beharre, die Thurn- und Taxissche Post auf Grund des § 39 der Grundrechte in Württemberg außer Besitz zu setzen, und einen Gesetzentwurf dieserwegen in die Ständeversammlung bringen wolle. Der Fürst von Thurn und Taxis ruft den Schutz des Reiches an. Beschlossen: Die württembergische Antwort auf unsere letzte Note zu erwarten, und einstweilen eine Antwort auf den Gesetzentwurf vorzubereiten.

Dann brachte Peucker die Beschwerden der Hamburger Wehrpflichtigen gegen die Beibehaltung der Stellvertretung durch den Hamburger Senat zum Vortrag. Es wurde ein Schreiben an den Senat beschlossen. Manche vormärzliche Redensarten, welche in den Erklärungen des Hamburger Senats vorkamen, erregten große Heiterkeit.

Der Abend wurde bis gegen 10 Uhr mit Erlassen in Marineangelegenheiten zugebracht, namentlich in Beziehung auf die Herstellung und Bemannung des „Eckernförde", und mit einem Arrangement hinsichtlich der „Acadia" mit den Assecuradeurs in London. Es ist mein Wunsch mich mit ihnen abzufinden, um ein neues Schiff dafür auf der Weser zu bauen.

11. April. Nach Erledigung der Eingänge habe ich fast bis 2 Uhr mich nur mit der Organisation des Rechnungswesens der Marine beschäftigt, welche bei der zunehmenden Ausdehnung der Verwaltung gänzlich umgestaltet werden mußte.

Nachmittags von 4 bis 6 Uhr Marineconferenz. Gegenstände: Art der Anwendung des Disciplinarstrafgesetzes der Flotte auf Landtruppen, welche auf Kriegsschiffen transportirt oder verwendet werden, Examination der Aerzte für die Flotte, Berathung über das Rechnungswesen, Abdruck des Signalbuchs und der Schußtabellen.

Um 6 Uhr Ministerrath. Erläuterungen über den Stand der Marine. Berathung über Publication des Wahlgesetzes durch das Ministerium, und über das was zu thun sei, wenn, wie wahrscheinlich, der Reichsverweser die Unterschrift verweigern sollte. Man war darüber einverstanden, daß das Ministerium dann wieder zurückzutreten habe. Sodann wurde in Erwägung gezogen, was zu thun sei, um zu veranlassen, daß die wegen der Verfassung und Oberhauptsfrage unter den Regierungen bevorstehenden Berathungen den Weg durch das Ministerium nähmen, welches durch die Selbstpublication der Verfassung durch den Präsidenten der Nationalversammlung und durch die Aufforderung Preußens, die Erklärungen der Regierungen „nach Frankfurt" gelangen zu lassen, womit die preußische Gesandtschaft gemeint zu sein schien, factisch auf die Seite geschoben zu werden drohte. Der Präsident der Nationalversammlung war wiederholt angegangen worden, das Ministerium aufzuforden, den Regierungen die Verfassung mitzutheilen. Er hatte sich aber nichts merken lassen, und auch seinerseits den Regierungen keine Mittheilung gemacht. Ohne solche Aufforderung seinerseits konnte das Ministerium nicht vorgehen, weil die Nationalversammlung die Selbstpublication beschlossen hatte. Eine andere Frage war, wie mit den Bevollmächtigten der Regierungen verfahren werden solle, um möglichst zu verhindern, daß diese auf den Gedanken kämen, nach ihrem Sinne die Verfassung zurecht zu schneiden. Das Ministerium war darüber einig, daß den Bevollmächtigten die Verfassung mitzutheilen, und ihnen dabei zu eröffnen sei, das Ministerium werde mit der Nationalversammlung Hand in Hand gehen, und mit allen zu Gebote stehenden Mitteln darauf bestehen, daß an der Verfassung nichts geändert werde, ungeachtet diese in mancher Hinsicht zu wünschen übrig lasse. Man beschloß nun, den Präsidenten nochmals ernstlich aufzufordern, die vorgedachte Mittheilung an das Ministerium

gelangen zu lassen. Endlich entspann sich eine Discussion darüber, ob man die Zustimmung des Reichsverwesers zu einem so wichtigen Schritte, der vorgedachten Erklärung an die Bevollmächtigten, auch einholen müsse. Man verhehlte sich nicht, daß er die Zustimmung gewiß nicht ertheilen werde, und kam daher überein, ihm einfach zu sagen, daß man diesen Schritt thun wolle, und dann zu erwarten, ob er etwas dagegen unternähme.

Zum Schluß der Sitzung kamen die Verhältnisse von Anhalt-Bernburg zur Sprache. Ein Theil der Bevölkerung dieses Ländchens wünscht die Verschmelzung mit Anhalt-Dessau zu einem Staate, zumal der Herzog von Bernburg fast blödsinnig zu nennen, und der Unsinn, ihn ferner an der Regierung zu lassen, immer mehr zur Erkenntniß gelangt. Ein anderer Theil der Bevölkerung, namentlich die Beamten und was von der Regierung lebt, wünscht es dagegen nicht, und so entstand die Frage, ob das Ministerium durchgreifen und die Anhalt-Bernburger Regierung beseitigen solle. General v. Peucker schaltete in sein Votum eine Anecdote ein, die wie folgt lautete. Der alte Kurfürst von Hessen hatte den jungen Herzog von Bernburg durch seinen Leibarzt untersuchen lassen, und erhielt von diesem den Bericht: „der junge Prinz sei geistig und körperlich zu Allem unfähig und völlig unvernünftig", worauf der Kurfürst mit Entsetzen entgegnete: „dann kann er ja gar nicht regieren!" „Oh", meinte der Leibarzt, „was das anlange, so werde das noch schon gehen".

Ein Theil des Ministeriums war für die Absetzung des Herzogs, ein anderer dafür, noch zu warten, bis die Mehrheit der Stände des Herzogthums sich für die Vereinigung ausgesprochen habe, was in sicherer Aussicht stehe; und dieser Ansicht trat nach längerer Erörterung das Ministerium bei.

Ich kann hierbei die Bemerkung nicht unterdrücken, daß in dem Reichsministerium ein so ausgezeichneter Geschäftsgang bei diesen überaus wichtigen Fragen, wobei Anfangs die größten Meinungsverschiedenheiten herrschten, obwaltete, daß, nachdem die Gründe pro und contra hervorgehoben waren, allemal eine Meinungseinheit hergestellt wurde. Eine Menge Dinge wurden beschlossen durch eine Discussion mit Augen und Mienen in wenig Secunden, ohne eine Silbe zu äußern nach geschehenem Antrage. Dabei geschah Alles ernst, aber in dem Tone eines Kreises von Freunden, so daß zur Würze der Discussion reichlich Witze und Scherze mit einflossen.

12. April. Heute Morgen gab es im Ministerium wenig Eingänge, vermuthlich weil während der Ostertage man keine Briefe geschrieben. Es wurden daher bis 2 Uhr nur gewöhnliche laufende Gegenstände vorgenommen. Zwischendurch hatte ich den Besuch meines alten Freundes Stedmann, Reichscommissar für Schleswig-Holstein. Wir sprachen über vielerlei Dinge; unter andern führte er an, daß Herr von Schmerling ihm seine Instruction mit folgenden Worten gegeben hatte: „Machen Sie was Sie wollen, schreiben Sie uns oft, und reisen Sie mit Gott".

Nachmittags 4½ Uhr Marineconferenz. Gegenstände: Das Medicinalwesen, Anstellung der Aerzte, Einrichtung der Schiffsapotheken, verschiedene Anstellungen. Preußen hatte unterm 31. März erklärt, es wolle seine Kanonenboote unter preußische Flagge stellen. Ich legte die darauf entworfene Antwort vor, worin ich ganz unschuldig bemerkte, daß es angemerkt sei, wie diese Boote nunmehr nicht mehr zur deutschen Marine gehörten, Preußen daher seinen Beitrag der Marineumlage ohne Abzug der Kosten und Armirung jener Boote einzuzahlen haben werde. Man war lachend damit einverstanden. Abends studirte ich die von Herrn Rennen ausgearbeiteten Motive zu dem Gesetz über Aufhebung und Ausgleichung der Flußzölle.

13. April. Besonders auffallende Nachrichten waren heute nicht eingegangen. In der Conferenz der Marineabtheilung war der nächste Gegenstand die möglichste Beschleunigung der Versorgung der Küstenbatterien an Weser, Elbe und Trave mit schweren Geschützen und Munition. Alle diese Dinge sollten contractlich für den nächsten Bedarf am 15. März geliefert werden, allein durch allerlei Nebensachen verzögerte sich die Lieferung, wobei es zweifelhaft blieb, an wem eigentlich die Schuld lag. Es wurden daher von Neuem kategorische Ordres zur sofortigen Ablieferung an die bestimmten Puncte gegeben. Der zweite wichtige Gegenstand betraf die „Acadia". Nach den eingegangenen Briefen erklärten die Versicherer in England, daß sie mit einer bestimmten Summe für den erlittenen Schaden sich mit uns verständigen wollten, und boten uns 12,500 £. Ich hatte schon vor einigen Tagen an Capitän Brommy geschrieben, Erkundigungen darüber einzuziehen, ob an der Weser ein neues Dampfschiff in dieser Größe erbaut werden könne, um in dasselbe die Maschine der „Acadia"*) einzusetzen, weil

*) Das in Liverpool angekaufte Dampfschiff „Acadia" war beim Texel auf Strand gerathen, jedoch glücklich nach Brake gelangt, wo es reparirt werden sollte.

ich von der Ansicht ausging, daß bei einer Reparatur das Schiff doch immer ein altes bleiben werde, welches stets mangelhaft bleibe, während bei einem Neubau wir sicher etwas Gutes bekommen würden. Die Marineabtheilung stimmte nun der Ansicht bei, daß für die „Acadia“ ein neues Schiff gebaut werden solle, und so wurde beschlossen, den Capitän Brommy zu beauftragen, sich bestmöglich mit dem Bevollmächtigten der Londoner Assecuranz, Herrn Fell, abzufinden.

Nach Beendigung dieser Conferenz ging ich zum Reichsverweser, um die Bestätigung einiger Ernennungen einzuholen. Er begann die Conversation mit der Frage: „Wie geht's Ihnen, lieber Duckwitz?“ Antwort: „Kaiserliche Hoheit, ich weiß es selbst nicht“. Er: „Ich weiß es auch nicht, wie es mir geht, mir wird ganz dumm im Kopfe bei diesem Getreibe, wo soll das hinaus?“ Ich: „Ich sehe nur einen Weg jetzt, so wie die Sachen stehen, es ist die unbedingte Annahme der Verfassung; denn was man prinzipiell dagegen sagen kann, geht im Wesentlichen auf das suspensive Veto hinaus, welches bei Licht besehen doch nichts zu bedeuten hat. Denn wenn drei Jahre lang beide Häuser mit einer Stimmenmehrheit von 2/3 eine und dieselbe Sache beschließen, dann ist es doch nicht in der Gewalt des Oberhauptes, ein Nein entgegen zu setzen“. Er: „Das meine ich auch, es geht jetzt nicht anders, als wenn man die Verfassung, so wie sie ist, durchführt; aber wie soll man die Fürsten dahin bringen?“ In diesem Sinne ging die Conversation eine gute halbe Stunde fort.

Dann beschäftigte ich mich mit der Revision der Motive zu dem Gesetze über die Aufhebung der Flußzölle.

Nachmittags und Abends nur Marineangelegenheiten. Keine besondere Vorfälle.

14. April. Um 9 Uhr Marineconferenz. Gegenstand: Instruction an Rönne, Wedding, Faber & Bierwirth und Theod. Vietor & Duckwitz in Washington und Newyork, wegen der Expedition des Dampfers „United States“. Ferner waren von Bremerhaven Nachrichten eingegangen, daß die Dänen auf Helgoland Lootsen erhalten hätten, um in die Weser einzulaufen und etwas gegen Bremerhaven zu unternehmen. Es zeigte sich jetzt, wie sehr die vielen kleinen Verzögerungen zu beklagen sind, welche durch die langsame Ausführung der Aufträge des Ministeriums durch die einzelnen Staaten von Nachtheil sein können. So hatte Hannover sich geweigert, eine Batterie zu Bremerhaven aufzuwerfen, als es schon im Anfang Februar dazu aufgefordert

wurde. Erst als Anfangs März das Marineministerium sich bereit erklärte, die Kosten zu tragen, weil diese Batterie zum Schutze der deutschen Kriegsschiffe bestimmt sei, wurde es willfährig, ließ aber dennoch noch volle 14 Tage vergehen, um sich durch nochmaliges Hin- und Herschreiben zu vergewissern, daß die dazu erforderlichen Fonds zur Disposition ständen. Preußen hatte schon im December einen Auftrag zur Lieferung von Bomben erhalten, aber trotz oft wiederholter Aufforderung nicht eher eine Antwort ertheilt, bis ich Mitte März den Hauptmann Marcard nach Berlin sandte, um eine bestimmte Erklärung zu fordern, inzwischen aber einige tausend Stück anderweitig bestellte. Da endlich erklärte das Kriegsministerium, es wolle sogleich nach Magdeburg und Coblenz Ordre geben, daß von jeder Festung 2000 Stück nach Bremerhaven gesandt würden. Sie sind aber heute noch nicht angekommen. Preußen hatte ferner übernommen, uns einen Artillerieofficier zur Abnahme der Geschütze zu Rönnebeck, wo dieselben angefertigt worden, auf einen bestimmten Tag im März zur Verfügung zu stellen. Dieser kam 8 Tage später, wodurch sich die Lieferung der Geschütze um eben so viel verzögerte. Diese Verzögerung wurde noch dadurch vergrößert, daß Hannover kategorisch verweigerte, ein halbes Dutzend Artilleristen zur Hülfeleistung zu senden, weil diese nicht unter einen preußischen Officier gestellt werden könnten, ungeachtet hier gar nicht von Dienst, sondern nur von einer Hülfeleistung die Rede sein konnte. Es mußten daher Arbeitsleute aus Bremerhaven genommen werden. Alle diese Verzögerungen haben zur Folge gehabt, daß die Batterien an der Wesermündung nun nicht so armirt sind, wie sie sein sollten, und überhaupt keine einzige Küstenbatterie. Sehr froh waren wir, schon vor sechs Tagen an Brommy Ordre gegeben zu haben, die Batterie durch alle zu Gebote stehenden Kräfte wenigstens nach der Flußseite hin in Ordnung zu machen, und die ersten sechs Geschütze von Rönnebeck nach Bremerhaven zu schaffen, sammt dazu gehörenden Kugeln, die in Rönnebeck gegossen worden.

Um 10 Uhr Ministerrath. — Gagern trug vor, was er beabsichtigte, den um 11 Uhr sich versammelnden Commissaren der Staaten vorzutragen. Es wurde mit geringen Aenderungen genehmigt. Dann las Peucker die letzten Berichte von General Prittwitz vor, welcher die Dänen mit einem Frosche verglich, der, wenn man ihn greifen wolle, ins Wasser springe. Er setzt auseinander, daß die Dänen nur in dem Falle empfindlich zu treffen sein würden, wenn er Erlaubniß erhalte,

Jütland zu besetzen. Es war schon früher hierüber gesprochen, aber kein eigentlicher Beschluß gefaßt worden, zumal bei der Wichtigkeit der Frage, die einen europäischen Krieg hervorrufen könne, auch der Reichsverweser seine Zustimmung geben müsse. Der Ministerrath beschloß einstimmig, Jütland zu besetzen, und die Erklärung abzugeben, daß es nur geschehe, um in jenem Lande Deutschland für die von den Dänen genommenen Handelsschiffe schadlos zu halten, und daß man nicht beabsichtige, das Land zu behaupten. Da nun der Reichsverweser das ihm gestern zur Unterschrift vorgelegte Wahlgesetz bis jetzt nicht unterzeichnet hatte, und es möglich war, daß in einer halben Stunde seine Weigerung uns zur Kunde kommen konnte, was wiederum den Rücktritt des Ministeriums zur Folge haben, und die Ertheilung der Ordre zur Besetzung Jütlands unwirksam machen würde, erhielt General Peucker Auftrag, sofort zum Reichsverweser zu gehen und dessen Genehmigung einzuholen. Nach einer viertel Stunde kam er zurück mit dessen Zustimmung, und wird nun sofort einen Courier nach Schleswig senden.

Um 11 Uhr wurde den Bevollmächtigten der Staaten die Reichsverfassung officiell mit Gagerns Vortrag mitgetheilt, worauf Schmerling für Oesterreich erklärte, er nehme diese Verfassung entgegen, um sie seiner Regierung mitzutheilen, welche übrigens darauf beharre, daß dieselbe nur durch Vereinbarung der Regierungen zu Stande gebracht werden könne. Bayern, Sachsen und Luxemburg erklärten Alles ad referendum zu nehmen, Hannover sagte nichts, die Uebrigen, daß sie die Verfassung Namens ihrer Regierungen acceptirten, oder sich noch heute darüber erklären würden.

Um 1 Uhr hatte ich einen Besuch von ca. zwölf Abgesandten des Vereins zum Schutze der vaterländischen Arbeit, an ihrer Spitze Herr Degenkolb, welche ihre Interessen empfahlen. Es wurden einige Reden hin und her gehalten, und dem Anschein nach gingen sie vergnügt und beruhigt wieder fort. — Der Text meiner Rede war in der Hauptsache, daß die Einheit Deutschlands nur durch allseitiges Nachgeben zu Stande gebracht werden könne, daß ohne jene politische Einheit aus allen ihren Wünschen nichts werden könne, daß aber, wenn sie jene, nämlich die Einheit wollten, sie auch hinsichtlich ihrer Wünsche nachgiebig sein müßten. Ich sei der Meinung, daß man den Freihändlern nachgeben müsse, so weit es möglich sei, daß aber andererseits keinem Theile der deutschen Industrie, der zu seinem Bestehen eines Schutz-

zolles bedürfe, dieser vorzuenthalten sei, und wenn daher ich den Extremen der Forderungen nicht nachgeben könne, sie doch alle Ursache haben würden, mit Vertrauen meinen Vorschlägen entgegen zu sehen. Sie versicherten mich darauf ihres vollen Vertrauens.

Um 5 Uhr hatte ich eine Conferenz mit dem Marineausschuß der Nationalversammlung, welcher wünschte, von mir Auskunft über den Stand der Marineangelegenheit zu erhalten. Es wurden mir viele Fragen vorgelegt, welche ich den Herren, wie es scheint, zu ihrer Zufriedenheit beantwortete. Später im Ministerium laufende Correspondenzsachen, ohne besondere Erheblichkeit.

15. April. Der ganze heutige Morgen wurde mit Marineangelegenheiten hingebracht, Correspondenzen mit Regierungen wegen Heranziehung von Matrosen, Besetzung der Wesermündung mit Landtruppen, Instructionen an Herrn von Rönne in Washington, an Wedding*) und Vietor & Duckwitz in Betreff der „United States“, falls diese bei Ankunft des Briefes noch nicht expedirt sein sollte, Instruction für Herrn Jordan, welchen ich zur Inspection nach Bremerhaven, Hamburg (wegen Examination der Schiffsärzte), nach Krautsand und Eckernförde abgesandt hatte, um genauere Nachrichten über die Art der Ausführung der Anordnungen des Ministeriums einzuziehen; Conflict mit Hannover wegen Befreiung der wehrpflichtigen Seeleute von der Wehrpflicht im Landheere, insofern sie in die Kriegsmarine eintreten, ein Grundsatz, welcher in der Reichsverfassung ausgesprochen, aber mit der Letzteren von Hannover noch nicht als in anerkannter Wirksamkeit stehend anerkannt worden, weshalb Hannover die Befugniß des Ministeriums, schon jetzt Anordnungen zu treffen, bestreitet, ungeachtet es die Nothwendigkeit anerkennt, für die Marine zu sorgen. Wahrlich, wenn in Kriegszeiten, wo jeder Tag Verzögerung von schweren Folgen sein kann, von den Staaten Schwierigkeiten hervorgesucht werden, um dem Ministerium Hindernisse in den Weg zu legen, und ihm das Leben sauer zu machen, da ist es schwer die Lust zu behaupten, sich zum Schutze solcher Staaten zu bemühen.

Ich hatte einen Brief an das Kriegsministerium geschrieben mit der Bitte um Auskunft über den Stand der Küstenbefestigung, und erhielt gleichzeitig ein Schreiben von jenem mit derselben Frage. Der Oberst Stavenhagen kam darauf zu mir, und es ergab sich, daß die

*) Wedding war als Sachverständiger für den Ankauf des amerikanischen Kriegsschiffs „United States“ nach Newyork geschickt.

Staaten an keines der Ministerien Mittheilung gemacht hatten, und wir also ohne alle nähere Kunde davon uns befanden.

Eine Menge Besuche kamen, so daß ich erst Abends zur eigentlichen Correspondenz übergehen konnte.

Ich kann mir nicht versagen, hier einige Notizen über die Küstenvertheidigung niederzulegen. Gleich nach der Bildung der Marinebehörden, Ende November 1848, wurden einige preußische und österreichische Ingenieurs der technischen Marinecommission beauftragt, einen Plan für die Küstenvertheidigung zu entwerfen. Sie arbeiteten darüber ein Memoire aus, welches Anfangs Januar durchdiscutirt und genehmigt wurde. Ich theilte es darauf dem Kriegsminister mit, welcher sich ebenfalls damit einverstanden erklärte. Das Memoire wurde vervielfältigt und durch die Ministerien des Krieges und der Marine den Küstenstaaten eingesandt und diese aufgefordert, die angegebenen Batterien aufwerfen zu lassen, indem ich mich bereit erklärte, ihnen schwere Marinekanonen leihweise zu überlassen. Die beiden Städte Hamburg und Bremen, die grade am meisten Ursache gehabt haben würden, dankbar für unsere Aufforderung zu sein, erklärten zuerst, daß sie sich darauf nicht einlassen könnten, und daß, wenn das Ministerium die Errichtung von Küstenbatterien für nöthig erachte, es selbst dafür sorgen möge. Diesem Beispiele folgten die übrigen Küstenstaaten sämmtlich nach, nur Hollstein erklärte, es wolle thun was es könne. Das Ministerium antwortete, daß wenn die Küstenstaaten sich nicht schützen wollten, sie die Folgen tragen müßten, dem Ministerium seien zu dergleichen Befestigungen keine Fonds angewiesen, so wenig wie zu den Befestigungen, welche einzelne Staaten in ihren Städten vornähmen, die nicht zu Bundesfestungen erklärt seien. Anfangs Februar sandte dennoch das Marineministerium eine Commission von Officieren ab, um das Project der Küstenvertheidigung nochmals zu revidiren (Kudriafsky, Glünder und v. Troschke) und jedem Staate deren Urtheil über das frühere Project von Möring, Teichert und zwei Marineofficieren abzugeben. Erst als es schon nicht mehr möglich war, die projectirten Werke vor Ende März auszuführen, und als der Wiederausbruch des dänischen Krieges in Aussicht stand, fingen einige Staaten an, langsam ans Werk zu gehen. Die Ankunft der „Britannia"*)

*) Ein in Liverpool angekauftes Dampfschiff der Newyorker Linie, welches, nach geschehener Verstärkung, halbfertig während einer Nacht in See ging und glücklich Bremerhaven erreichte.

auf der Weser machte es absolut nothwendig, daß zu Bremerhaven eine zweite Batterie errichtet werde; da nun Hannover, dem es oblag sie herzustellen, sich fortwährend weigerte, entschloß ich mich demselben zu erklären, daß weil diese Batterie zum Schutze der noch unarmirten Kriegsschiffe nothwendig sei, sie für Rechnung der Marineverwaltung gemacht werden solle, und daß ich die hannoversche Regierung ersuche, nach der ihr eingesandten Zeichnung nun ungesäumt an's Werk zu gehen. Es vergingen zehn Tage, bis ein Schreiben eintraf, welches noch eine bestimmtere Versicherung begehrte, daß die Geldmittel sogleich zur Verfügung gestellt würden. Erst nach Empfang meiner Antwort hierauf entschloß sich die hannoversche Regierung, 18 Pioniere nach Bremerhaven zu dirigiren.

Durch alle diese Verzögerungen der Einzelstaaten ist es gekommen, daß heute keine einzige Strandbatterie an der Nordsee fertig ist, und man von allen Seiten über mangelhaften Schutz schreit. Und dabei ist das Ministerium weder befugt, noch hat es das Personal, um eine Untersuchung vorzunehmen, ob und was eigentlich in der Sache geschehen ist.

16. April. Ich fand heute eine große Zahl Briefe aus Bremen und von der untern Weser vor, voll von Jeremiaden, Angst, Tadel und Rathschlägen hinsichtlich der Vertheidigung der Weser gegen einen Handstreich der Dänen. Capitän Brommy theilte mit, daß die hannoversche Regierung Remonstrationen gegen die Aufforderung an Wehrpflichtige in die Reichsmarine einzutreten, unter Zusicherung der Befreiung vom Dienste im Landheere, eingelegt habe, und eine Gegenbekanntmachung erlassen werde. Die Hauptarbeit war heute, Anordnung zu treffen, daß ein Obercommandeur zur Leitung der ganzen Küstenvertheidigung an der unteren Weser und der Nordseeküste bestellt werde. Der Kriegsminister erließ zu diesem Zwecke eine Verfügung an die hannoversche Regierung. Der ganze Tag wurde durch Marinegegenstände in Anspruch genommen.

17. April. Durch Herrn Bürgermeister Smidt erhielt ich heute Morgen die ersten geordneten Nachrichten über die Zahl der hannoverschen Truppen und Artilleristen, sowie über den Zustand der Batterien zu Bremerhaven; denn ungeachtet ein Dutzend Angestellte in Marinesachen zu Bremerhaven sind, schreibt Niemand über diesen Hauptpunct, während sie in Nebensachen lange Briefe ergehen lassen. Es erhellte aus vorgedachten Mittheilungen, daß Hannover bereits

den Major Grimsehl zum Obercommandanten ernannt und nach Bremerhaven gesandt habe. Ich stellte sofort diesem Fonds zur Verfügung, um Alles aufzubieten, Vorkehrungen gegen einen Ueberfall der Dänen zu treffen, und ersuchte ihn, gegen Helgolander Spione aufmerksam zu sein. Es wurde dann der Major Spieß von den Ministerien des Krieges und der Marine abgesandt, und mit Instructionen versehen, um nachzusehen, wie weit an der Nordseeküste, namentlich an der Weser und Elbe, die Küstenvertheidigungswerke vorgeschritten seien, und das Nöthige zu betreiben, damit die Befestigungen in Ordnung kämen.

Abends besprach ich mit Fallati und Rennen nochmals das Flußschifffahrtsgesetz, welches in Folge der Aenderung der Verfassung in zweiter Lesung erhebliche Umgestaltungen erforderte.

In der Nationalversammlung hatte man heute weidlich auf die Marineverwaltung gescholten, mehrere Interpellationen gestellt, und wegen Ausgabe von Kaperbriefen und eines Gesetzes über Prisengelder Ueberweisungen an das Ministerium beschlossen. Nachricht von Erstürmung der Düppeler Schanze.

Mich hat oft während meiner Wirksamkeit als Minister die Erfahrung betrübt, wie sehr so manche Bestrebungen für das Vaterland mit der Sorge für die eigene Zukunft untermischt waren. Höchst selten zeigte sich eine uneigennützige Vaterlandsliebe. Ich will das zwar nicht tadeln, denn es muß wohl in der Natur der Menschen liegen, da sie sonst in aller Weise als durchaus ehrenhaft mir erschienen. In meiner Vaterstadt war ich gewohnt mit Männern zu arbeiten, die Alles daran setzten, um etwas Gutes für ihre Vaterstadt zu schaffen, lediglich aus Liebe zu dieser und zu den Sachen die sie trieben; da war kein Gedanke an Belohnung oder an Erlangung eines einträglichen Amtes, nein dort hatte man nur Freude über das Gedeihen der Dinge, für welche man sich bemühete. Ich faßte meine Wirksamkeit als Minister auf bremische Weise auf, wurde aber schon im August aus meiner poetischen und patriarchalischen Anschauungsweise herausgerissen. Allein diese Prosa des Egoismus schmerzte mich auch jetzt noch tief, denn ich konnte mich nicht daran gewöhnen. Ungeachtet in den letzten Tagen der Drang der Ereignisse und die Wucht der Arbeiten so außerordentlich waren, wurde ich von verschiedenen oberen Beamten bestürmt, ihnen Rang- und Gehalterhöhungen zu gewähren, widrigenfalls sie ihre Aemter niederlegen würden. Diese Dinge haben mir

in den beiden letzten Tagen Stunden genommen, und mich sehr gelangweilt.

18. April. Um 9 Uhr Marineconferenz. Von den Beamten der Marine zu Eckernförde, Hamburg, Bremen, Rönnebeck und Bremerhaven waren keine Nachrichten eingegangen. Brommy zeigte nur an, ein Local für ein Bureau gemiethet zu haben, und daß der nach Mecklenburg gesandte Fähnrich Kinderling 26 Matrosen engagirt habe und bitte, ihm einen kräftigen, wohl uniformirten Matrosen als Lockvogel zu senden. Ueber die Sachen, worauf es ankam, schrieben die Beamten gar nicht. Auf Privatwegen vernahmen wir, daß in Rönnebeck die Kanonen gesprungen seien, und in Bremerhaven die Batterien der Beendigung sich naheten, daß es aber an Geschützen und Munition fehle. Ueberhaupt durch Privatbriefe an Dritte vernahmen wir allerlei Details, von den eigenen Behörden nichts. Die Mitglieder der Abtheilung waren voll von den leidenschaftlichen Angriffen auf die Marineverwaltung in der Nationalversammlung und in öffentlichen Blättern.

Um 10 Uhr Ministerrath bis 2 Uhr. Gegenstände: Eine neue Note von Herrn Camphausen, aus welcher sich ergab, daß man in Berlin die Verhältnisse noch immer unrichtig auffaßte, weshalb beschlossen wurde, Herrn von Beckerath nach Berlin zu senden, um die preußische Regierung über die wirkliche Sachlage aufzuklären. Dann wurde beschlossen, jetzt nach Ablauf des Waffenstillstandes die bisherige Regierung von Lauenburg durch den Reichscommissär Winzingerode wieder einsetzen zu lassen. Peucker trug mehreres die Bundesfestungen betreffende vor, und Mohl mehrere Vorschläge in Betreff der Spielpächtersache.

Abends Marinesitzung und Marinecorrespondenz. Der Major Teichert wurde nach Rönnebeck und Bremerhaven gesandt zur Unterstützung von Brommy und um uns Nachrichten zu verschaffen.

19. April. Heute nichts Besonderes vorgefallen, nur laufende Sachen.

20. April. Amtliche Nachrichten von Rönnebeck gingen ein, daß die ganze Geschützlieferung zurückgewiesen sei. Dadurch kam das Ministerinm in die allergrößeste Verlegenheit, indem nun weder die Kanonenboote armirt werden konnten, noch die Batterien an der Ostsee. Es mußte in Folge davon die ganze Disposition über die Ausrüstung der Schiffe und Küstenbewaffnung geändert werden, womit der ganze Morgen verging. Nachmittags hatte ich einen argen Streit mit den

Räthen, welche verlangten, ich solle verfügen, daß die Officiere von der Hamburger Flottille entfernt und Andere von der „Barbarossa" dahin versetzt würden, weil Capitän Strutt geschrieben, es herrsche eine schlechte Stimmung auf den Schiffen. Ich genehmigte dieses nicht, indem ich verlangte, Strutt solle erst constatiren, worin diese Stimmung bestehe, da es ja möglich wäre, daß die Officiere ganz unschuldig seien. Der Streit dauerte eine Stunde, und ging so weit, daß einer der Räthe mir erklärte, er nähme seinen Abschied, und wolle Ende dieses Monats sein Amt niederlegen und Opposition gegen das Ministerium machen. Ich erwiederte ihm, er rede dummes Zeug und möge erst eine Nacht darauf schlafen. Es verging beinahe der ganze Abend darauf.

Es ging ein Schreiben von Capitän Strutt ein, dem ich Auftrag ertheilt hatte, nach Eckernförde zu gehen, um dem Capitän Donner auf der eroberten Fregatte Hülfe zu leisten. Er schrieb, daß die Fregatte desarmirt und die schönen Kanonen und Lafetten nach den Düppeler Schanzen geschickt wären, und schwerlich wieder ersetzt werden könnten, daß Capitän Donner seine Hülfe zurückgewiesen habe, und jammerte über die schlechte Behandlung des schönen Schiffes.

21. April. Morgens erscheint der vorerwähnte Rath und setzt mir auseinander, daß er jedenfalls seine Entlassung nähme. Nach sehr lebhaften Debatten, worin ich ihn freundlich auf das Unehrenhafte seiner gestrigen Aeußerungen aufmerksam machte, nimmt er sie bereitwillig zurück, und erkennt an sich übereilt zu haben. Es ging mit diesen Erörterungen indessen eine lange Zeit verloren.

Es wurden darauf die Instructionen bestimmt in Betreff der Ankunft des in Amerika angekauften Kriegsschiffes „United States" zu Cowes, namentlich zur Herstellung eines Zusammenwirkens mit Capitän Brommy, um durch combinirte Operationen das Einlaufen des Schiffes in die Weser zu ermöglichen.

Sodann arbeitete ich an dem der Nationalversammlung zu erstattenden Berichte über die Marine.

Es fand Abends von 5 bis 8½ Uhr Ministerrath statt, in welchem insbesondere das an alle Regierungen zu erlassende Circular wegen des Einmarsches der deutschen Truppen in Jütland festgestellt wurde. Später fand ich im Ministerium ein Schreiben von Capitän Donner aus Eckernförde, in dem er anzeigt, daß die Militärbehörden Besitz von der Fregatte „Gefion" genommen und ihn mit blanker Waffe be-

droht hätten, wenn er nicht ihren Befehlen Folge leiste. Die schleswig-holsteinische Regierung, sagte er, ließe die Geschütze des „Christian VIII." aus dem Meere heben, und sei ihm eine Einwirkung nicht gestattet worden. Es bleibe unter solchen Umständen nichts übrig, als das Schiff „Gefion" ganz zu desarmiren, abzutakeln und in den Binnenhafen zu legen.

22. April. Eine Menge Besuche, namentlich aller Bremer, welche über Wegnahme ihrer Schiffe und Mangel an Kanonen in den Weserbatterien lamentirten. Dann Correspondenz über Kanonen und allerlei Marinesachen. Nachmittags 5 Uhr Ministerrath. Es wurde auf meine Mittheilungen beschlossen, daß die „Eckernförde" zu repariren und zu armiren sei, daß der Kriegsminister anderweitig Geschütz herbeiziehen solle, damit die Fregatte ihre Kanonen wieder bekommen könne, auch daß alle zu diesem Schiffe und dem „Christian VIII." gehörenden Materialien Eigenthum der Marineverwaltung seien. Ich wurde beauftragt, die schleswig-holsteinische Regierung hiervon zu benachrichtigen.

Es kam eine telegraphische Depesche von Berlin mit der Erklärung der Minister, daß sie dem Könige die Annahme der Verfassung nicht empfehlen könnten, wenn nicht wesentliche Veränderungen mit derselben vorgenommen würden. Wir waren Alle ziemlich trostlos, da wir auf die preußischen Kammern nicht zu viel rechneten. Die Aeußerungen Aller waren sehr muthlos. Beim Weggehen ließ sich Camphausen beim Präsidenten melden, was uns veranlaßte zu bleiben. Nach einer halben Stunde kam Gagern zu uns herein und theilte eine weitere telegraphische Depesche mit, die Nachricht enthaltend, daß die zweite Kammer den Antrag von Rodbertus, die Reichsverfassung als rechtsverbindlich anzuerkennen, mit einer Mehrheit von sechszehn Stimmen angenommen habe. Er fügte hinzu, daß Herr Camphausen auf die vorstehende Erklärung der preußischen Minister seine definitive Entlassung in Berlin angekündigt habe, und seiner Meinung nach unsere Sache jetzt besser stehe als je, da die Minister sich nun wohl nicht würden halten können. Nun herrschte wieder große Heiterkeit im Ministerkreise, und scherzend und lachend gingen Alle nach Hause.

23. April. Morgens Instructionen an Capitän Donner wegen Ausbesserung und Armirung des „Eckernförde". Schreiben an die schleswig-holsteinische Regierung, an das Kriegsministerium und an Capitän Strutt über denselben Gegenstand.

24. April. Wenn ich nicht Nachmittags und Abends Notizen niederschreibe, weiß ich am folgenden Tage nichts mehr von allem am vorhergehenden Tage Vorgefallenen. Aus diesem Grunde enthalten die letzten Tagesnotizen so Weniges. Während ich mich beschäftigte mit Ausarbeitung eines Memoires über die Marine für die Nationalversammlung, und mit dem Kriegsminister conferirte und correspondirte über die Stellung der Flotte zum Heere, welche bei Feststellung der Commandobefugnisse eines Generals zu Bremerhaven und des Seezeugmeisters ebendaselbst zur Lösung kommen mußte, beschäftigten meine Collegen sich mit den Begebenheiten in Württemberg, wo Kammer, Minister und Volk den König zwingen wollten, den König von Preußen als Kaiser von Deutschland anzuerkennen. Der König hatte die Verfassung des Reiches anerkannt, auch sich bereit erklärt, dem Kaiser von Oesterreich als Kaiser von Deutschland sich zu unterwerfen, aber auch zugleich erklärt, niemals einen Hohenzoller als Kaiser anerkennen zu wollen. Der König hatte die im Baden'schen Oberlande stehenden württembergischen Truppen nach Württemburg zurückzuberufen, diese aber von Peucker Ordre erhalten, auf ihrem Posten zu bleiben, widrigenfalls der General vor ein Kriegsgericht gestellt werden solle. In Folge davon waren die bereits auf dem Rückmarsche begriffenen Truppen auf ihre Posten zurückgekehrt. Noch vor wenig Wochen erklärte sich das ganze württembergische Volk grade so wie nun der König, und jetzt steht der König in Gefahr seine Krone zu verlieren, weil nicht er, sondern das Volk die Meinung geändert. Es ist aber eine große Erscheinung, daß ein ganzes Volk seine noch vor wenig Wochen mit Entschiedenheit verfochtene Ansicht aufgiebt, um sich der Majorität der Nationalversammlung zu fügen und mit Beiseitesetzung der eigenen Ansicht nur der Idee folgt, dem großen Vaterlande zur Einheit zu helfen. Das ist wahrlich etwas Großes! — Jetzt kann aber für das Ministerium ein wunderbarer Fall eintreten. Es ist verpflichtet, gegen Umsturzversuche die Fürsten zu schützen. Hier steht die Volkspartei nun auf dem Boden der Nationalversammlung und des Reichsministeriums, während der Träger der Centralgewalt, der Reichsverweser, auf der Seite des Königs von Württemberg steht. Begeht nun das Volk in Württemberg Ungeregeltheiten, wendet sich der König an den Reichsverweser, will dieser pflichtmäßig Hülfe geben, was hat dann das Ministerium zu thun? Das besprach ich gestern mit Peucker, als ich, so komisch es mir auch vorkommen mochte, militärische Verfügungen treffen sollte.

25. April. Die Verlegenheit wegen der württembergischen Frage ging glücklich vorüber, denn der König fügte sich in die Wünsche des Volkes. — Heute bearbeitete ich das Memoire über die Marine, und kam damit zu Ende. — Abends Correspondenz mit Peucker, welcher die Flotte unter Brommy unter den Oberbefehl von General Marschalk stellen wollte, und nicht den Gedanken fassen konnte, daß der Marinecommandeur ein selbständiges Commando führen müsse. Ich hatte vorgeschlagen, Brommy solle angewiesen werden, die Maßregeln und Operationsabsichten des Landgenerals als für sich maßgebend zu betrachten, und sich über die Operationen und Positionen der Schiffe mit dem General zu verständigen. Das wollte meinem vortrefflichen Freunde aber nicht in den Sinn, der sich das Verhältniß der Flotte zur Armee ungefähr so dachte, wie dasjenige der Kavallerie zur Infanterie. Es kam daher heute keine Instruction zu Stande. Um 8 Uhr Abends bis nach 11 Uhr Ministerrath. Herr von Beckerath berichtete über seine Reise nach Berlin, und erwähnte insbesondere: der König habe am meisten Bedenken wegen des Verhältnisses zu Oesterreich, und gesagt, wäre ich Friedrich II., so würde ich sogleich einschlagen und das Wagstück unternehmen, aber ich habe keinen Ehrgeiz, und darum kann ich nicht so handeln. Der König hatte manche Bedenken wegen der Verfassung, allein Herr von Beckerath glaubte, daß diese nicht ernst gemeint seien. Der König habe große Besorgniß wegen des Einmarsches unserer Truppen in Jütland geäußert. Der Prinz von Preußen und die Prinzessin dagegen hätten die Verhältnisse richtig aufgefaßt, und der Erstere kein anderes Bedenken gegen die Verfassung geäußert, als daß dann die Truppen einen vierfachen Fahneneid hätten leisten müssen, was er für confus hielt. Die Minister ständen dagegen durchaus auf dem Standpuncte der Vereinbarung und hätten sehr viele Einreden außer den bekannten. Im Allgemeinen schienen sie lieber Preußen sein zu wollen als Deutsche, und fürchteten, daß der Einfluß und die Stellung der preußischen Staatsmänner künftig eine untergeordnete werden würde.

Gagern theilte darauf seine Conversation mit Radowitz mit, der nach Berlin berufen worden, um Minister des Auswärtigen zu werden. Der Letztere ist der Meinung, daß die Verfassung durch den König anzunehmen sei, derselbe aber nur als Reichsstatthalter an die Spitze von Deutschland trete, bis alle Staaten außer Oesterreich ihre Zustimmung zu der Verfassung erklärt haben. Insbesondere hält er

dafür, daß das Verhältniß mit Oesterreich vorab zu reguliren sei, etwa dahin, daß beide Staaten sich gegenseitig ihren Landbesitz garantiren, und in dieser Beziehung ein Schutz- und Trutzbündniß schließen. Seine Ansicht ist aber so complicirt, daß daraus wohl nichts werden kann. Er glaubt dann, daß die Vertretung im Auslande für die Union eine gemeinsame sein könne, in der Weise, daß eine Trias, bestehend aus einem Oesterreicher, einem Preußen und einem Bayern als begutachtende Behörde die Einigkeit vermitteln. Wie dabei aber ein rasches Handeln, ein sicherer Geschäftsgang möglich sein kann, begreife ich nicht.

Sehr trübe stimmte es mich, daß bei der nunmehrigen trostlosen Lage Deutschlands ich aus dem Munde Heinrich von Gagern's „Radowitz als die Hoffnung Deutschlands" in diesem Augenblicke bezeichnen hörte.

Simson sah die Sache noch schlimmer an. Seiner Ansicht nach sei es der preußischen Regierung mit dem Constitutionalismus durchaus nicht Ernst. Was der König bisher an dergleichen in Preußen eingeführt habe, wäre wohl nur auf Beschwichtigung der temporären Aufregung berechnet gewesen, bei der ersten günstigen Gelegenheit werde man suchen, in das alte System wieder einzulenken. Das aber sei bei der deutschen Verfassung unmöglich. Hierin glaubte er den Schlüssel zu dem Widerstande Preußens, sowohl des Königs als seiner Regierung zu finden. Er sprach dann noch die Besorgniß aus, daß die Nationalversammlung an der Schwindsucht verenden werde, indem eine große Zahl der Mitglieder bald nach Hause reisen, und die Versammlung dann beschlußunfähig sein dürfte.

26. April. Morgens Marineberathungen. Hauptgegenstand: die Hamburger Flottille. Aus den Berichten des Herrn Jordan ergab sich, daß am Bord der Hamburger Flottille die heilloseste Unordnung herrsche. Es wurde daher erwogen, wie es anzufangen sei, sämmtliche Officiere von derselben zu entfernen, und den „Lübeck" ebenfalls nach der Weser zu bringen, um auch dies Schiff unter die Specialaufsicht von Capitän Brommy zu stellen. Dann arbeitete ich an dem Memoire über die Marine.

Gegen 12 Uhr besuchte ich den Reichsverweser, um ihn darauf aufmerksam zu machen, daß Herr von Kudriafsky noch immer ohne Beschäftigung hier sei, und nunmehr wohl nach Oesterreich zurückkehren könne.

Abends 5 Uhr Ministerrath, welcher bis nach 11 Uhr dauerte. Gegenstand: Ausführung des Beschlusses der Nationalversammlung, die Einführung der Verfassung betreffend. Das Ministerium hatte die Aufgabe, auf die renitenten Königreiche einzuwirken, um sie zur Anerkennung der Verfassung zu vermögen. Der Ministerrath beschloß nach langer Erwägung, Bevollmächtigte nach Berlin (Bassermann), nach Hannover (Seebeck oder Watzdorf), nach München (Mathy), nach Dresden (Eisenstuck) zu senden, und den Reichsverweser zu ersuchen, deren Vollmacht zu unterzeichnen.

Dann eine sehr lange Berathung über das zu wählende Verfahren in der Unterhandlung wegen eines Friedens mit Dänemark. Die Verhandlungen waren, factisch und formell, seit Ausbruch der Feindseligkeiten abgebrochen. Jetzt kam eine Note von dem preußischen Minister des Auswärtigen, Graf Arnim, worin dieser Protest gegen den Einmarsch in Jütland einlegte, aus Furcht vor einem Kriege mit Rußland, und zwar auf Grund einer russischen Note vom Mai des vorigen Jahres. Der Sinn der Note war, um jeden Preis Frieden zu machen. Beckerath erinnerte daran, daß in seiner Gegenwart im Ministerrathe in Berlin alle Minister, mit alleiniger Ausnahme Arnim's, sich für den Einmarsch in Jütland ausgesprochen hätten, und dieses nur eine Probe des Eigensinns Arnim's sei. Mehrere andere Noten Lord Palmerston's und Lord Cowley's, mehr oder minder drohend und ernst, jedoch auch so, daß daraus das Verlangen nach größerer Nachgiebigkeit von Seiten Dänemarks hervorleuchtete. Es ging aus Allem hervor, daß allerdings Grund zu einem Einschreiten der Mächte wohl vorlag; der Ministerrath war aber einstimmig der Meinung, daß man sich daran nicht kehren, sondern in Jütland rasch vorgehen, dagegen aber Geneigtheit zu einem Friedensschlusse zeigen solle, jedoch nicht auf der Basis vom Februar. Man wolle sagen, die früheren Palmerston'schen Basen — entweder 1) Schleswig und Holstein bleiben verbunden für alle Dinge, welche in Folge der deutschen Verhältnisse solches nothwendig machen, z. B. Zolleinheit, Schleswig bleibt aber außerhalb Deutschland und außerhalb Dänemark, also ein Herzogthum für sich, oder 2) Schleswig wird getheilt, — könnten von Neuem in Erwägung kommen; Deutschland gehe nicht auf Gebietsvergrößerung aus, es wolle nur in den Herzogthümern einen angemessenen Zustand sichern.

Dann trug Peucker vor, die Flotte auf der Weser unter den Oberbefehl des Generals Marschalk zu stellen, was zu lebhaften

Debatten Anlaß gab; ein Vermittelungsvorschlag von mir wurde genehmigt.

27. April. Um 12 Uhr Ministerrath.

Peucker stellte den Antrag, das Disciplinargesetz der Marine auf Landtruppen am Bord der Schiffe nicht anzuwenden, vielmehr bei diesen das Disciplinargesetz der Landarmee in Anwendung zu bringen; eine große Principienfrage! Sie wird wohl so rasch nicht zu Ende gebracht werden können. Biegeleben trug seine Note an Bunsen wegen des gestrigen Beschlusses in der dänischen Frage vor, die genehmigt wurde.

Um 4½ Uhr sandte Gagern zu uns zu einer Berathung um 5 Uhr in seinem Hause. Er theilte uns mit, daß die Herren Schmerling, Rechberg, Menshengen und Beisler bei dem Reichsverweser gewesen seien, und dieser jetzt verweigere die Vollmachten für die nach Berlin u. s. w. zu sendenden Bevollmächtigten zu unterzeichnen. Auch habe derselbe gesagt, die Wirksamkeit des Ministeriums habe sich darauf zu beschränken, die Beschlüsse der Nationalversammlung den Regierungen mitzutheilen und deren Antworten entgegen zu nehmen. Dadurch kam nun das Ministerium in die Lage, entweder seine definitive Entlassung vom Reichsverweser fordern, oder sie am Montage von der Nationalversammlung erhalten zu müssen. Der Entschluß des Ministeriums wurde auf morgen vertagt. Ich muß noch nachholen, daß Eisenstuck verweigert hatte, die Mission nach Dresden zu übernehmen, weil die Linke sich jetzt gegen die Annahme der Verfassung stemmen werde, und zwar deshalb, weil die Majorität der Nationalversammlung die Anträge der Linken auf mehr gewaltsames Vorgehen gegen die Königreiche abgelehnt habe. Auf 6 Uhr hatte Gagern die Hauptpersonen der Nationalversammlung zu sich eingeladen, um mit ihnen die Lage des Vaterlandes zu berathen. Es kamen während dieser Berathung zwei Nachrichten, 1) diejenige von dem Siege bei Colding, und 2) diejenige von der Auflösung der Kammer in Berlin. Aus der Letzteren ging hervor, daß die preußische Regierung entschieden jetzt ihren eigenen Weg gehen werde, und die Hoffnung, in Frieden die Verfassung durchzuführen, aufgegeben werden müsse. Es kamen viele Ansichten vor über das was zu thun sei, im Ganzen war die Mehrzahl der Ansicht, daß auf eine Regentschaft, einen executiven Ausschuß, oder einen interimistischen Regenten für Deutschland Bedacht zu nehmen sei, und daß dieser seine Kraft auf Volk und Kammern stützen müsse. Ich

verließ die Versammlung um 9½ Uhr, die Berathungen schienen sich tief in die Nacht ziehen zu wollen. Die Meinung, daß eine großartige Bewegung, viel ernster als diejenige des vorigen Jahres, nahe bevorstehe, war allgemein.

28. April. Die Aussicht auf eine baldige Beendigung des Provisoriums war nun geschwunden, es war aller Anschein vorhanden, daß eine stürmische Zeit bevorstehe, und auf längere Zeit hin nicht darauf gerechnet werden könne, daß neue Gelder für die Marine eingehen würden. Es rief dieses in mir den Entschluß hervor, die Ausgaben für die Marine auf das Minimum zu beschränken, und daher auf die Bemannung der Kanonenboote zu verzichten. In der Marineconferenz wurde daher ausgemacht, daß nur die Dampfschiffe „Barbarossa", „Hamburg" und „Lübeck" bemannt werden sollten, der „Deutschland" nur so viel als nöthig, um das Schiff zu Krautsand als ein armirtes Blockschiff zu benutzen. — Um 11 Uhr Ministerrath. Nachricht von der Auflösung der zweiten Kammer zu Hannover und von dem Gefechte bei Colding war eingegangen. Der Erzherzog hatte die Vollmachten für die nach Berlin, Hannover, Dresden und München zu sendenden Bevollmächtigten ohne Weiteres unterzeichnet; es wies sich daher aus, daß seine gestrige Weigerung der Unterschrift nur in augenblicklichen Scrupeln bestanden habe, hervorgerufen wahrscheinlich durch die anderseitigen Rathgeber. Die Weigerung des Erzherzogs, die Vollmachten zu unterschreiben, war ins Publikum gekommen, es sammelten sich Volkshaufen in den Straßen, welche riefen: „Weg mit dem Reichsverweser, das Ministerium soll bleiben!" Das Letztere empfing daher zur Veränderung auch einmal die Volksgunst. Gagern erzählte folgende komische Anecdote. Camphausen war zu ihm gekommen, um sich im Auftrag des preußischen Ministers des Auswärtigen, Grafen v. Arnim, darüber zu beschweren, daß Gagern auf der Tribüne gesagt habe, Preußen habe nicht gegen den Einmarsch in Jütland protestirt. Der Graf Arnim hatte in einer Note gesagt, Preußen wünsche, daß energisch gegen die Dänen vorgegangen werde, um in raschen Schlägen womöglich unter Vermeidung des Einmarsches in Jütland die Sache rasch zu Ende zu bringen. Da nun dieses nicht als ein Protest angesehen werden konnte, das Publikum aber in öffentlichen Blättern und in der Nationalversammlung sich sehr scharf über die Möglichkeit eines solchen Protestes Preußens geäußert hatte, glaubte Gagern der preußischen Regierung einen Liebesdienst durch seine Aeußerung

zu erweisen, um so mehr als wir wußten, daß Arnim mit seiner Politik im preußischen Cabinet allein stand. Dennoch nahm dieser Diplomat das übel, zur großen Erheiterung von Camphausen und des Ministeriums.

Eine Note des bayerischen Bevollmächtigten, Oberst Xylander, ging ein, worin er lebhaft gegen die Sendung Mathys remonstrirte, weil diese seiner Regierung Verlegenheiten bereiten könne. Mathy meinte, das sei eben der Zweck seiner Sendung.

Dann fand ein Gespräch darüber statt, auf welche Weise das Ministerium mit Ehren zurücktreten könne, wenn die rothe Republik sich der Bewegung bemeistern sollte. Man war einstimmig der Ansicht dieses abzuwarten, und bis zum letzten Augenblicke auszuharren, um wenn irgend möglich das Vaterland zu retten.

Es fällt mir hier noch Etwas aus den Erzählungen Beckeraths über seine Unterredung mit dem Könige von Preußen ein. Dieser hatte hervorgehoben, die Könige Deutschlands seien von Gottes Gnaden da, und könnten sich nicht unter die Volksgewalt fügen. Beckerath antwortete darauf, daß die Könige von Bayern, Sachsen und Württemberg doch durch die Volksgewalt und von Napoleons Gnaden Könige geworden seien. Der König antwortete darauf: „Das ist wahr, die gebe ich Ihnen auch preis“. —

29. April. Um 11 Uhr legte ich dem Ministerrathe meinen Bericht über die Marineverwaltung vor, welcher mit geringen Modificationen gebilligt wurde. Man sprach große Besorgniß aus vor extravaganten Schritten der Nationalversammlung und war einverstanden, daß die Centralgewalt nur auf gesetzlichem Wege vorgehen könne.

30. April. In der heutigen Nationalversammlung beantwortete ich zwei Interpellationen, unter welchen auch die des Herrn v. Reden über die Marine. Als die ungeduldigen Herren von der Linken mein dickes Konvolut sahen, und besorgten, daß ihre extravaganten Dringlichkeitsanträge nun gar nicht vorkommen würden, riefen sie: „Drucken lassen!“ Allein der Präsident hatte Gründe meinen Vortrag ihnen in extenso zu geben. Ich las ihn daher vor. Er dauerte zwei volle Stunden, und wurde oft durch ungeduldige Bewegungen gestört. Ich rief einmal der Linken zu, sie sollte bald erlöset sein, was sie mit Bravo erwiederte. Als ich schloß, riefen die Linke und die Gallerie Bravo aus Freude, daß es zu Ende war.

Nachmittags Ministerrath. Es war Nachricht eingetroffen, daß eine neue, die Verfassung definitiv ablehnende preußische Note unterwegs sei, und ferner daß überall in Deutschland die Volksbewegung im Steigen sich befinde. Die drei Herren aus dem früheren „Würtemberger“, jetzt „Augsburger Hof“, Mohl, Fallati und Widenmann, waren sehr aufgeregt, und es stand ein Bruch im Ministerium in Aussicht. Es kam aber nicht zu bestimmten Erörterungen. Im Uebrigen fielen nur laufende Sachen vor.

1. Mai. Um 10½ Uhr Ministerrath. Die preußische Note vom 28. April war eingegangen. Keiner verstand sie wegen der darin enthaltenen zweideutigen Wendungen. Alle waren darin einig, es sei ein perfides Machwerk. Gagern, Peucker und ich verstanden heraus, daß die Erklärung Preußens den Zweck habe, sich gegen die andern vier Könige zu decken; sollten diese zustimmen, so würde Preußen erklären, daß nun seine Bedenken wegfielen bis auf den § 1 wegen Oesterreich, und daß, wenn es die Kaiserwürde ablehne, daraus noch nicht folge, daß es die Würde eines „Königs der Deutschen“ ablehne. Die andern Mitglieder verstanden eine Ablehnung der Verfassung heraus. Abends fiel nichts Besonderes vor.

Mir wurde heute Abend erzählt, daß eine fromme Dame, die eine große Verehrerin Gagerns gewesen, diesen jetzt einen Heiden nenne und ihn hasse, weil er kürzlich in einer Rede von dem Genius Deutschlands gesprochen habe. — In der That, die Einmischung der Frommen fehlt noch, um die Confusion im Vaterlande vollständig zu machen.

2. Mai. Marineconferenz. Ich bestehe darauf durchaus nichts Neues einzurühren, und die Verwaltung auf den engsten Kreis einzuschränken, da ich annehme, daß in Kurzem das Ministerium fällt, und Jemand die Sache übernehmen muß, der nichts davon versteht. Ich bemühe mich daher die Verwaltung möglichst so einzurichten, daß sie von selbst ihren Gang gehe auch ohne Minister, indem ich die Befugnisse des Seezeugmeisteramts thunlichst erweitere, und Alles dahin weise. Um 12 Uhr Sitzung bei dem Reichsverweser. Bayern beantragt, die in Frankfurt anwesenden zwei Bataillone bayerischer Truppen nach der Pfalz zu senden; beschlossen, abzulehnen, jedoch zu erwähnen, daß sobald Ersatz zu bekommen, sie abmarschiren könnten. Der alte Herr war gut gelaunt, aber körperlich leidend.

Ich fühlte mich sehr angegriffen und erfrischte mich durch einen Spaziergang.

3. Mai. 8½ Uhr Ministerrath. Es waren Briefe von Bassermann aus Berlin und Mathy aus München eingegangen. Beide schreiben, daß sie im Allgemeinen große Gleichgültigkeit gegen die Verfassung und Frankfurt fänden, was uns stutzig machte. Mathy schrieb, daß Bayern durchaus nicht in Harmonie mit Preußen operire. Bassermann schickt eine Abschrift der neuen Erklärung Preußens an die Regierungen, in welcher es die Verfassung definitiv ablehnt, mit Frankfurt unumwunden bricht, und den Staaten militärische Hülfe anbietet zur Unterdrückung revolutionärer Bewegungen. Es fand dann eine Berathung über den Wydenbrugk'schen Antrag statt, in welchem das Volk aufgefordert wird die Verfassung durchzuführen, und die Nationalversammlung decretirt, daß die Wahlen für den Reichstag auf den 15. Juli auszuschreiben seien. Beckerath erkennt die Annahme dieses Antrages für den ersten Schritt zu einer zweiten Revolution und erklärt, sich dagegen erheben zu wollen. Die drei Herren „Württemberger" ereifern sich lebhaft für den Antrag, und sind der Ansicht, die Nationalversammlung müsse einen entschiedenen Schlag führen. Wir Uebrigen haben zwar nicht viel gegen den Antrag, weil auch wir einsehen, daß sonst Aergeres durchgehen werde, warnen aber auf das Ernstlichste gegen jeden Versuch den Reichsverweser zu nöthigen etwas zu verfügen, was über die Schnur gehe, indem dieses ihn zur Niederlegung seines Amtes veranlassen könne, womit denn die Centralgewalt erlösche, und alle Bande, welche die deutschen Staaten noch zusammen halten, zerrissen sein würden. Man einigte sich darin, dergleichen Beschlüsse so zu leiten, daß der Reichsverweser aus dem Spiele bleibe. Sodann wurde Beckerath von Allen dringend ersucht, nicht gegen vorgedachten Antrag aufzutreten, weil man daraus eine Spaltung im Ministerium folgern könnte. Beckerath verspricht schweigen zu wollen, äußert aber, seine Meinung nicht ändern zu können. Um 9½ Uhr gehen die Mitglieder des Ministeriums, welche zugleich Abgeordnete zur Nationalversammlung sind, zur Paulskirche und kommen um 10½ Uhr wieder. Der Ministerrath erklärt sich für heute in Permanenz. Weitere Verhandlung über den Wydenbrugk'schen Antrag. Ich machte darauf aufmerksam, daß wir uns klar vorhalten müssen, was aus einer Beistimmung zu jenem Antrage folgen könne. Es sei unverkennbar eine Aufforderung zu einer Volksbewegung; wir dürften uns aber nicht ver-

hehlen, daß das „Volk“ die Verfassung nur als Aushängeschild gebrauche, im Grunde aber für die Republik kämpfe. Haben nun die Mitglieder des Ministeriums dafür gestimmt, und bricht die Volksbewegung los, so nehmen jene eine moralische Verpflichtung auf sich, dann auch die Führung zu übernehmen. Ich meinerseits würde mich nicht dazu hergeben, sei aber auch nicht in der Verlegenheit für den Antrag zu stimmen, weil ich nicht Mitglied der Nationalversammlung sei. Die Herren meinten indessen, wenn eine republikanische Bewegung eintrete, werde man ihnen doch nicht trauen, darauf könnten sie es schon wagen. Wir begaben uns darauf in corpore zum Reichsverweser, um ihn um seine Meinung zu befragen. In Beziehung auf die preußische Note, welche die Centralgewalt ignorirt, erklärt er, daß er damit einverstanden sei, der preußischen Regierung deutlich zu machen, daß die Centralgewalt noch da sei und ihre Rechte behaupten werde, und was das Uebrige betreffe, wolle er nur legale persuasive Mittel angewendet wissen, und bezog dieses auch auf die an die Königshöfe gesandten Bevollmächtigten. Fallati äußerte, daß die Letzteren doch nöthigenfalls wohl etwas weiter gehen könnten, worauf der Erzherzog heftig erwiederte: „Dann haben Sie ihnen wohl geheime Instructionen gegeben, die desavouire ich und muß sie mir verbitten“.

Um 1 Uhr waren die Bevollmächtigten der achtundzwanzig Staaten, welche die Verfassung angenommen, zusammenberufen. Wir theilten ihnen die heute eingegangene preußische Note mit, in welcher auch die Staaten aufgefordert werden Bevollmächtigte zur Vereinbarung nach Berlin zu senden. Sämmtliche Bevollmächtigte äußerten, daß sie zwar für diesen Fall keine Instructionen hätten, aber nicht einsähen, wie ihre Regierungen der preußischen Aufforderung Folge leisten könnten, da sie durch ihre Stände gebunden seien.

Nachmittags 4 Uhr Fortsetzung des Ministerraths, Formulirung der Erklärung an die Nationalversammlung über die preußische Note, dahin, daß die Centralgewalt nicht dulden werde, daß ein Einzelstaat in ihre Rechte eingreife.

4. Mai. 8½ Uhr Morgens Ministerrath. Gagern zeigt an, daß Herr von Beckerath sein Amt niedergelegt babe. Alle waren so verdutzt von dieser Mittheilung, daß Keiner ein Wort vorbrachte. Das hatte Niemand erwartet. Die Stimmung der Collegen war höchst trübe und ernst. Ein Schreiben von Seebeck aus Hannover wird verlesen. Er sagt dasselbe wie Mathy und Bassermann, nämlich daß das Volk

gleichgültig gegen Frankfurt und die Verfassung sei, und nur verhältnißmäßig wenig exaltirte Personen sich dafür bewegten. Die Regierung lehne sich durchaus an Preußen und wolle nichts von Anerkennung der Verfassung wissen. Um 10 Uhr geht man in die Nationalversammlung, Peucker und ich an unsere Arbeiten. Nach 1 Uhr kommt Peucker zu mir, er hatte so wie ich aus Gemüthsbewegung nicht arbeiten können. Peucker fängt an mit mir darüber zu sprechen, ob wir Beiden nicht Beckeraths Beispiel folgen wollen. In diesem Augenblicke tritt der Letztere ein. Wir hatten eine sehr ernste Unterredung, in welcher ich seinen Schritt verfrüht nannte, und darauf aufmerksam machte, in was für eine böse Stellung er die Centralgewalt bringe. Er schien das zu fühlen, er war sehr bewegt, Thränen standen in seinen Augen. Es ist mir äußerst leid, daß er uns verläßt, denn er ist ein Patriot von ächtem Schrot und Korn, wie es wenige giebt. Dann besprach ich mit Peucker unsere Stellung; wir kamen überein, so lange bei der Centralgewalt auszuharren, als es irgend möglich sei, da klar vorliege, daß wenn wir abträten, wir unsere Plätze nur den Republikanern und Demagogen räumen würden, denen uns zu widersetzen doch unsere erste Pflicht sei. Peucker versprach, die Sache nochmals überlegen zu wollen. — Die Sitzung der Nationalversammlung dauerte bis Abends 9½ Uhr. Sonst nur laufende Geschäfte. Beckerath hatte zugleich seinen Austritt aus der Nationalversammlung genommen, ohne daß Einer von uns davon eine Ahnung gehabt hatte.

5. Mai. 9 Uhr. Marineconferenz. Nachricht von Rönne; das Gesetz von 1818 ist so zu verstehen, daß in den Vereinigten Staaten Kriegsschiffe auszurüsten nur dann verboten ist, wenn dieselben aggressiv gegen einen mit den Vereinigten Staaten sich in Frieden befindenden Staat gebraucht werden sollen. So legt die amerikanische Regierung das Gesetz aus und fordert von Rönne darüber eine Erklärung. Dieser giebt sie dahin, daß das Schiff friedlich nach Bremerhaven fahren solle, um da die Befehle der deutschen Regierung entgegen zu nehmen. Eine Vertheidigung, im Falle eines Angriffes, ist erlaubt. Die amerikanische Regierung gab dadurch ein Zeichen ihres guten Willens. 9½ Uhr Ministerrath. Verlesung der Briefe von Bassermann, Mathy und Seebeck. Vor der Abreise von hier waren die beiden Ersteren so schroff geworden, sie neigten so sehr zu Gewaltmaßregeln hin, daß ich schon anfing zu denken, sie seien zu der Linken übergetreten, und wenn ich nicht sehr irre, hat ihr schroffes Auftreten auf Beckerath's Entschluß

einen erheblichen Einfluß gehabt. Die Atmosphäre von Berlin hat aber auf Bassermann einen solchen Eindruck gemacht, daß seine Briefe „preußisch" klangen, und Alle darüber einig waren, es dürfe von seinen Briefen Niemandem Mittheilung gemacht werden, ja die „Württemberger" drangen auf seine sofortige Abberufung. Bassermann empfahl und beschwor uns, die Nationalversammlung zu bewegen sich auf „Vereinbarungen mit Preußen" einzulassen und nachzugeben. Daran war nun augenblicklich gar nicht zu denken; Gagern, Peucker und ich hielten aber dafür, das Ding nicht sogleich übers Knie abzubrechen. Es gab dieses lebhafte Erörterungen. Aus der bayerischen Pfalz ging die Nachricht ein, daß ein Landesvertheidigungsausschuß sich gebildet habe, und dieser die Regierung in die Hand zu nehmen im Begriff stehe. Es wurde beschlossen, einen Reichscommissar dahin zu senden, um von extremen Schritten abzumahnen, die Beschlüsse jenes Ausschusses rückgängig zu machen, und die Ordnung wieder herzustellen. Es wurde dazu Herr Eisenstuck gewählt, der erste Reichscommissar aus der Linken. Mehrere Mitglieder des Ministeriums drangen darauf, das Ministerium solle Partei für die Aufständischen zu Gunsten der Verfassung nehmen, Andere waren der Ansicht, man dürfe Gewaltschritte nicht passiren lassen, zumal der Reichsverweser dann nicht mit uns gehen werde. Wir gingen um 12½ Uhr zum Reichsverweser, um seine Ansicht einzuholen. Wir fanden ihn sehr ergriffen. Er sagte: „Sie sehen in mir einen Mann mit einem gebrochenen Herzen, ich habe gehofft ein einiges Deutschland gründen zu helfen, jetzt haben wir ein zerrissenes Deutschland. Ich habe es den Fürsten gesagt, macht ein Ende in der Sache, erklärt Euch bestimmt, was Ihr wollt, als es noch Zeit war, nun haben sie die Folgen". Auf Gagern's Frage, ob er zu bleiben beabsichtige, antwortete er: „Das hängt von den Umständen ab". Es machte auf uns den Eindruck, daß er beabsichtige, die erste Gelegenheit zu benutzen, um abzudanken.

Um 1½ Uhr trafen die vier Minister wieder im Palais zusammen und erörterten die Frage, was zu thun sei, wenn der Erzherzog plötzlich zurückträte. Wir waren der Meinung, daß wir die Bevollmächtigten der Staaten zusammen zu berufen hätten, um sie aufzufordern, für den Krieg, die Finanzen und die Marine die Sorge zu übernehmen.

Um 4 Uhr Fortsetzung des Ministerraths, ohne besondere Vorfälle, als nur Beschluß der Abberufung von Mathy und Seebeck.

6. Mai (Sonntag). 10 Uhr Ministerrath. Bassermann schreibt wiederholt aus Berlin, man sei dort gleichgültig gegen Frankfurt und die Verfassung, und fordert uns auf, die Nationalversammlung zu bewegen sich zu gedulden; er hofft, daß wenn wir in vier Puncten, Wahlgesetz, Veto, Reichsrath und Verhältniß zu Oesterreich nachgäben, Preußen beistimmen werde. Es wurde beschlossen, ihm auf telegrapischem Wege zu sagen, er habe Preußen zu bewegen sein Verlangen in klaren Sätzen bestimmt zu formuliren, und die Bedingungen der Annahme der Verfassung und Oberhauptswürde ohne Rückhalt aufzustellen; dann wolle man der Nationalversammlung die Sache vorschlagen, auf Aenderung des Wahlgesetzes sei aber keine Aussicht. Nachricht von der Revolution in Dresden, es kam eine telegraphische Nachricht nach der andern. Es wurde beschlossen, v. Watzdorf als Reichscommissar nach Dresden zu senden, um etwa einrückende preußische Truppen als Reichstruppen unter seine Leitung zu nehmen und den Landfrieden herzustellen. — Ueber den Antrag, der morgen vor die Nationalversammlung kommen werde, die Truppen auf die Verfassung zu vereiden, kam man nach lebhafter Discussion überein, diese Sache als Cabinetsfrage zu behandeln, da vorauszusehen war, daß ein solcher Schritt als eine Kriegserklärung gegen die Königreiche angesehen werden würde, daß ein Bruch unter den Truppen entstehen, und diese dann von beliebigen Demagogen unter dem Vorwande, es gelte die Verfassung, mißbraucht werden könnten. Heute hielten die Märzvereine ihre Sitzungen und erregten manche Besorgnisse. Der Polizeidirector von Frankfurt war ersucht worden, von Stunde zu Stunde dem Ministerium Nachricht zu geben; er berichtete denn auch getreulich stündlich, daß noch immer nichts vorgefallen sei.

7. Mai. 8½ Uhr Ministerrath. Beschlossen, zu beharren, die Vereidigung zur Cabinetsfrage zu machen. Wir begaben uns sämmtlich zur Nationalversammlung. Stürmische Sitzung. Die Redner der Linken verlangten offen, der preußischen Regierung Gewalt entgegenzusetzen, das Volk zu bewaffnen und den Bürgerkrieg zu beginnen, und schilderten in lebhaften Farben, wie das Blut der Bürger in Dresden für die Verfassung flösse. Gagern hielt zwei ausgezeichnete Reden. Die Vereidigung der Truppen wurde mit einer Majorität von einundsechszig abgelehnt. Es kamen dann noch allerlei Anträge, bei welchen Bezug auf die Märzvereine genommen wurde, und gab sich die Linke alle Mühe, die Conservativen einzuschüchtern.

Nachmittags von 5 bis 9 Uhr Ministerrath. Watzdorf hatte abgelehnt nach Dresden zu gehen, es wurde daher Briegleb bewogen, dies Amt zu übernehmen. Es waren die Herren Beseler, Rießer, Biedermann und Wurm zugezogen worden, man berieth sich über das, was nun weiter zu thun sei. Es ging wieder wie stets bei Berathungen mit Mehreren; man sprach sehr viel, und viel Vortreffliches, aber Rath zu geben in dem was zu thun sei, wußte Keiner, und so blieb auch diese Berathung ohne Resultat.

8. Mai. 9 Uhr Ministerrath. Dieser versammelte sich zum Zweck einer kurzen Berathung, wir fanden aber Herrn Briegleb noch hier, welcher seine Vollmacht nicht ausreichend fand, da durch einen Abgesandten der Stadt Leipzig, Stadtrath Cichorius, neue Nachrichten aus Leipzig und Dresden eingegangen waren. Dadurch verzögerte sich das Erscheinen der Minister in der Nationalversammlung. Diese war mittlerweile so ungeduldig geworden wegen des Ausbleibens der Minister, daß der Präsident die Sitzung wegen des tollen Lärmens hatte schließen müssen. Um 10 Uhr war von Neuem Ministerrath. Briegleb's Vollmacht wurde erweitert. Mittlerweile hatten hundertundzehn Mitglieder der Nationalversammlung um 12 Uhr eine neue Sitzung verlangt, um dringende Interpellationen zu machen, die Minister mußten daher von Neuem in die Nationalversammlung. Um 4 Uhr war wieder Ministerrath. Es war die Nachricht gekommen, daß unser Reichscommissar Eisenstuck, statt den Aufstand in der Pfalz zu unterdrücken, sich gleichsam an die Spitze desselben gestellt und ein preußisches Bataillon, welches zur Besetzung von Landau abgesandt war, zurückgeschickt hatte. Es wurde beschlossen, ihn zu desavouiren. Dann wurde ein neues Programm des Ministeriums berathen, weil wir das Bedürfniß fühlten, über den von uns einzuschlagenden Gang uns auszusprechen, und dem Reichsverweser übergeben.

9. Mai. 8½ Uhr Ministerrath. Der Reichsverweser bittet um vierundzwanzig Stunden Bedenkzeit, bevor er sich über das Programm erklärt, was der Nationalversammlung mitgetheilt wird. Die Versammlung erklärt sich mit einer Majorität von achtzig Stimmen mit dem Aufschub einverstanden, die Herren der Linken hielten indessen wilde Reden, namentlich Erbe, welcher eine Grausen erregende Schilderung des Blutbades von Dresden machte. Um 12½ Uhr besuchte ich den Reichsverweser, um ihm zuzureden unser Programm anzunehmen. Er sagte mir, er sei mit dem Programm einverstanden,

und las mir eine schriftliche Antwort vor, worin nur der Ausdruck von Belang war: „soweit die Kraft der Centralgewalt reicht". Indessen wolle er nicht geradezu aussprechen, daß er die Verfassung anerkenne. Es gelang mir nicht ihn zu bewegen, daß er diese Anerkennung ausspreche. Nachmittags war Ministerrath und eine Erklärung des Reichsverwesers eingegangen, worin er unser Programm geradezu ablehnt. Er hatte sich seitdem anders besonnen. Wir ließen uns bei dem alten Herrn anmelden, gegen 9 Uhr, und sagten ihm, daß wir unter diesen Umständen unsere Entlassung uns erbitten müßten. Er nahm dieselbe ohne Umstände an, unter der Bedingung, daß wir die laufenden Geschäfte fortsetzten, und erwähnte: „Sie sind ehrenwerthe Männer, Sie kommen bei dieser Gelegenheit aus der Affaire heraus, was mich freut, ich bleibe drinnen". Wir erwiederten, daß wir ihn nicht im Stiche lassen würden. Er war sehr herzlich, aber auch ritterlich entschieden. Im Bundespalais angekommen, fanden wir die Bevollmächtigten der Staaten versammelt; ich eröffnete ihnen, zu ihrem großen Schrecken, daß das ganze Ministerium entlassen sei, erwähnte indessen dabei, daß wir die Sorge für Aufrechthaltung der Ordnung und Sicherheit noch wahrnehmen würden. Es kam dann noch eine Deputation vom „Weidenbusch", welcher wir gleiche Mittheilung machten. Diese billigten vollkommen unser Verfahren.

10. Mai. 8½ Uhr Ministerrath. Ueberhaupt war jetzt täglich von Morgens früh bis Abends spät Ministerrath, so daß an die laufenden Geschäfte nicht zu denken war. Bei der drohenden Bewegung in den unteren Volksklassen in dem größten Theile von Deutschland, welche mehr und mehr eine republikanische Färbung annahm, erkannten wir unsere Stellung für völlig unhaltbar; die Nationalversammlung verlangte Schritte, die der Reichsverweser nicht zugeben wollte, wir konnten uns daher nicht rühren. Der furchtbare Ernst der Begebenheiten drückte schwer auf uns Alle, wir kämpften einen großen inneren Kampf, die Meinung blieb die vorherschende, daß wir Minister des Reichsverwesers seien, und abtreten müßten, sobald er nicht so operiren wolle, wie wir es für nothwendig erkennen; es würde dann, wenn die Nationalversammlung einen Vollziehungsausschuß ernennen sollte, jedem Einzelnen überlassen bleiben, ob er sich demselben anschließen wolle. Mohl äußerte sich sehr lebhaft darüber, daß es so nicht gehe, und wir uns an die Spitze der Bewegung stellen und sie leiten müßten, wie das aber bei unsern beschränkten Kräften anzufangen sei, wußte er nicht anzugeben.

11. Mai. 9 Uhr Ministerrath. Es waren wieder traurige Nachrichten von allen Seiten eingegangen, namentlich daß 6000 Pfälzer von polnischen und französischen Officieren befehligt, über den Rhein gegangen seien und auf Frankfurt marschirten, ferner daß die Festung Landau sich in Händen der Insurgenten befinde. Nach Beendigung des Ministerrathes ging ich nach Hause und sagte meiner Frau, sie solle sogleich Alles packen, um morgen abzureisen, weil zu besorgen, daß in zwei bis drei Tagen Unruhen ausbrechen würden. Der ganze Tag wurde mit Packen hingebracht.

12. Mai. Um 9 Uhr reiseten Frau und Kinder ab. So schwer mir die Trennung wurde, freute ich mich doch, daß sie so rasch abreiseten, hoffend, daß sie mit Sicherheit Bremen erreichen würden. Um 12 Uhr besuchte ich den Reichsverweser, und sprach mit ihm über sein neues Ministerium. Er sagte mir, daß er Herrn Graevell beauftragt habe, ein Ministerium zu bilden, daß General Jochmus das Auswärtige und Peucker den Krieg übernehmen wolle, und er darauf rechne, daß ich ebenfalls in das neue Cabinet eintreten werde, welches indessen nur ein Ministerium auf acht bis vierzehn Tage sein werde. Ich setzte ihm auseinander, daß ein Handelsminister ganz überflüssig sei, weil die Arbeiten desselben nicht früher weiter gehen könnten, als bis man wisse, wo die Grenzen des Bundesstaates seien, daß es mit der Marine sich ebenso verhalte, und deren Arbeiten sich nur auf Conservirung des Bestehenden erstreckten, daß endlich meine Gesundheit so angegriffen sei, daß ich mich erholen müsse, wenn ich mich nicht auf immer unbrauchbar machen wolle. Ich fügte noch hinzu, daß ich ohnehin nicht mit einem Ministerium zu gehen vermöge, welches ein anderes Programm als dasjenige des unsrigen habe. Er antwortete: „Sie haben Recht, lieber Duckwitz, Sie müssen für die Zukunft erhalten werden“.

Dann besuchte ich Frau von Gagern, um meine Frau zu entschuldigen, bei ihr nicht Abschied genommen zu haben. Ich fand sie bitterlich weinend, sie hatte so große Sorge um ihren Mann, weil sie fürchtete, er werde sich mit der Linken einlassen und in den Strudel der republikanischen Bewegung gezogen werden. Ich tröstete sie so gut ich konnte. Ich aß dann im „Weidenbusch“, wo ich vernahm, daß man in der Nationalversammlung, besonders bei der Linken, viel davon gesprochen habe, ich sei davon gelaufen. Ich machte nach Tisch einen Spaziergang, bei welchem mir mehrere Mitglieder der Linken

begegneten, die augenfällig sehr erstaunt waren mich zu sehen, und sehr freundlich grüßten. Abends 6 Uhr kam Herr Graevell zu mir und quälte mich mit Bitten, in sein Ministerium zu treten; ich lehnte sein Anerbieten indessen ab, worauf er mich bat, dem Reichsverweser meine ihm entwickelte Ansicht über die Verwaltung des Handelsministeriums und der Marine zu schreiben, was an demselben Abende noch geschehen ist.

13. Mai. Ich hörte von allen Seiten, daß die Linke, seitdem sie die Majorität in der Versammlung hat, plötzlich conservativ werde. In einer ihrer Clubberathungen, bei welcher die Frage über Errichtung einer provisorischen Regierung von fünf Personen aufgeworfen worden, entstand die Frage, wer dazu zu wählen sei. Es ergab sich, daß sie auch nicht Eine Person vorzuschlagen wußte, die ein organisatorisches Regierungstalent wie Robespierre, Marat und Andere gehabt hätte, was doch, wie ausgesprochen wurde, das Minimum sein müsse, da die Schwierigkeit in Deutschland unendlich viel größer sei, als seiner Zeit in Frankreich. Dieses scheint die Herren stutzig gemacht zu haben. Um 12 Uhr Ministerrath, in welchem beschlossen wurde, den Reichsverweser aufzufordern, bis morgen vor 9 Uhr zu erklären, ob er unser Programm annähme oder ein anderes Ministerium habe, damit wir entlassen werden könnten. Es war die Nachricht eingegangen, daß in der Bundesfestung Rastadt die Soldaten sich empört hätten, und diese Festung mit 60 Feldgeschützen und 5000 Centnern Pulver sich nun in den Händen der Republikaner befinde. Die Folgen werden nun in den nächsten Tagen hervortreten.

14. Mai. 8½ Uhr Ministerrath. Der Reichsverweser hatte uns die Erklärung gegeben, daß er eine telegraphische Depesche von Berlin erhalten habe, mit der Nachricht, daß ein Commissar auf hier unterwegs sei, welcher Preußens definitive Erklärung über die Verfassungsfrage überbringe, er daher noch einen Tag warten wolle, bevor sein neues Ministerium mit dessen Programm hervortrete. — Wir waren also wieder um Nichts weiter, trotz der immer drohender werdenden Verhältnisse. In Baden war gänzliche Auflösung des Staates eingetreten und eine provisorische Regierung von Ultrademokraten eingesetzt. Auch in Darmstadt waren Unruhen ausgebrochen, und selbst in Frankfurt hatten württembergische Soldaten sich mit Preußen und Oesterreichern geschlagen, wobei mehrere verwundet und sogar Einer auf dem Platze geblieben war, ein sicheres Zeichen, daß man sich

schwerlich werde auf die württembergischen Truppen verlassen können. Die Nationalversammlung amüsirte sich heute mit überflüssigen Interpellationen, es blieb aber dennoch die äußerste Linke in einer Minorität von 60 Stimmen. Es erkannten die Meisten, auch die zur gemäßigten Linken gehörenden, daß jetzt ein unüberlegter Beschluß die Auflösung des Reichsverbandes zur Folge haben werde. Eine dumpfe schwere Stimmung ruhte auf Allen, man fühlte, daß der jetzige Weg nicht zum Ziele führe und das Ende der Centralgewalt und der Nationalversammlung sich nahe, um einem Kampfe der Militärgewalt gegen die Anarchie Platz zu machen. Alle Blicke sind erwartungsvoll auf den Berliner Commissar gerichtet. Leider hatte ich bereits vernommen, daß derselbe nur komme, um mit dem Reichsverweser wegen der Centralgewalt zu berathen.

15. Mai. Der heutige Tag verging in trübsinnigem Harren auf die Dinge, die da kommen sollen. Ich ordnete alle meine Sachen, um jede Minute abreisen zu können.

16. Mai. Nach der gewöhnlichen Marinesitzung war um 10 Uhr Ministerrath. Man wollte über Nichts berathen, weil wir uns als entlassen betrachteten. Wir erfuhren, daß Herr Raveaux, welcher letzten Sonntag nach Offenburg gereiset, solches im Auftrag von Gagern gethan, und daß dieser die Ernennung der Herren Zell und Christ als Reichscommissare nach Baden contrasignirt hatte. Es zeigte sich, daß der edle Mann seinen Collegen die Mitverantwortlichkeit nicht hatte aufbürden wollen, und deshalb für sich allein gehandelt hatte. Auf Wiedenmann's Antrag wurden bei seiner Signatur noch die Worte ad hoc gesetzt, um ihn gegen die Folgen zu schützen. Gagern begab sich zum Reichsverweser und kam nach einer Stunde wieder. Der Reichsverweser hatte ihm gesagt, der Oberst Fischer habe von Berlin nichts gebracht als das Abberufungsschreiben der preußischen Deputirten, er werde diesen Nachmittag der Nationalversammlung sein neues Ministerium kund geben, ohne uns zu sagen, aus welchen Personen es bestände.

Wir betrachteten somit unsere Wirksamkeit als geschlossen und hoben unsere Sitzung auf.

Abends wurde das neue Ministerium der Nationalversammlung mitgetheilt, bestehend aus: Graevell, Präsident und Inneres, Jochmus, Aeußeres und Marine, Detmold, Justiz und Handel, Merck, Finanzen.

Ich hatte an den Reichsverweser ein Schreiben gerichtet, worin ich mich über die fernere Verwaltung der mir übertragen gewesenen Geschäfte ausgesprochen habe. Er hatte meinen Rath befolgt.

17. Mai. 8 Uhr Versammlung im Bundespalais mit den neuen Ministern. Wir übergaben ihnen unsere Ministerien und machten sie mit den Specialien bekannt. Um 9 Uhr besuchte ich den Reichsverweser und nahm von ihm Abschied. Wir waren Beide tief ergriffen, die Thränen standen uns Beiden in den Augen, die Worte wollten nicht zum Munde heraus. Er sagte zu mir unter Anderem: „Lieber Duckwitz, könnte ich doch vor die Nationalversammlung treten und ihr sagen, wie schändlich ich von den Großen hintergangen bin, man würde sich überzeugen, wie ich für die Einheit unseres Vaterlandes gestrebt habe. Ich kann viel ertragen, aber diese Perfidie der preußischen Clique dreht mir das Herz im Leibe um. Man muthet mir Dinge zu — — — aber so lange ich lebe, werde ich nicht dulden, daß man der Nationalversammlung ein Haar krümmt. Ich freue mich, daß Sie zu Hause gehen, ich werde es auch bald thun; erzeigen Sie mir die Liebe, mir nach Gastein zu schreiben, Sie sollen auch von mir hören, ich wünsche mit meinen Freunden in Verbindung zu bleiben“. Dann wünschten wir uns gegenseitig Gottes Schutz, unter Händedruck und Thränen im Auge, und so verließ ich ihn. Ich war tief ergriffen. Von ihm ging ich zu Gagern. Er saß stumm auf dem Sopha. Ich setzte mich stumm zu ihm. Wir legten unsere Hände in einander und blickten uns einander an. Gagern sagte unter Anderem: „Ich habe meine Rolle ausgespielt, mit mir ist's vorbei. Sie, lieber Duckwitz, haben noch eine Zukunft, ich habe keine. Ich sehe mich um nach einem Orte, wo ich in Frieden mein Dasein beschließen kann, hier ist meines Bleibens nicht“. — Ich erwiederte ihm: „Es ist wahr, das Werk, wofür wir länger als ein Jahr gekämpft haben, es liegt in Trümmern vor unsern Füßen, auf dem Wege, den wir bis jetzt gingen, ist es nicht zu schaffen. Sollten aber nicht noch andere Wege gefunden werden, auf welchen die Einheit Deutschlands zu Stande zu bringen ist, wenn sie auch anders wird als wir sie gründen wollten? Dazu müssen Sie sich erhalten, Sie sind keine Person, Sie sind ein Begriff, der nicht Ihnen, sondern Deutschland angehört, dieses hat ein Anrecht an Sie. Darum verlassen Sie mit Ihrer Familie Frankfurt, sobald der Sturm losbrauset, und gehen Sie nach dem Norden. Kommen Sie nach Bremen, ich zweifle nicht daran, Sie finden dort die friedliche Stätte, die Sie

suchen". Seine Frau trat herein und setzte sich zu uns. In diesem Sinne ging das Gespräch noch etwas fort. Dann nahmen wir gerührt Abschied, drückten uns herzlich in die Arme und empfahlen uns gegenseitig und unser Vaterland dem Schutze des Himmels.

Ich machte dann noch mehrere Besuche und traf viele Freunde aus der Nationalversammlung auf der Straße. Sie waren Alle gleich ergriffen wie ich, den Meisten blieben die Worte im Munde stecken, der Druck der Hand, das nasse Auge sagte aber mehr als alles Andere. Sie wußten kaum mehr hervorzubringen als die Worte: Armes Deutschland!!! —

H.

Das bremische Postwesen nach dem Anschlusse an den deutsch-österreichischen Postverein.

(Gegen Ende des Jahres 1851.)

Mit dem Anschlusse Bremens an den Postverein beginnt eine neue Periode für das bremische Postwesen. Welche Bedeutung diese für Bremen hat, und was für Schwierigkeiten zu überwinden waren, um das Neue dem Alten anzupassen, wird sich am deutlichsten ergeben, wenn man einen Blick auf die vorher bestanden habenden Verhältnisse wirft.

Im vorigen Jahrhundert wurde staatsseitig das bremische Postwesen wenig beachtet, man belehnte einen Postmeister mit dem Postwesen gegen eine geringfügige Recognition, mitunter auch ohne eine solche, und ließ ihn zu seinem Vortheile die Sache exploitiren. Der deutsche Kaiser belehnte in den kaiserlichen freien Reichsstädten mit dem kaiserlichen Postwesen das fürstliche Haus Thurn und Taxis, welches daher ein „kaiserliches" Postamt in Bremen errichtete. Benachbarte Staaten, in welchen die gleiche Belehnung dieses Hauses von Seiten des Kaisers nicht geschehen war, oder wenn sie stattgefunden hatte, nicht zur Ausführung kam, weil kein Vortheil dabei zu jener Zeit zu erlangen schien, errichteten nach und nach ein eigenes Postwesen und benutzten günstige Gelegenheiten, um in den Hansestädten für ihren

Postverkehr ebenfalls eigene Postämter zu begründen. So geschah es im vorigen Jahrhunderte von Seiten Hannovers in Bremen auf Grund eines kurfürstlichen localen Besitzthums. Oldenburg, welches kein locales Besitzthum, wie Hannover, in Bremen hatte und keine Gelegenheit fand, ein eigenes Postamt zu errichten, betrieb dennoch abwechselnd oldenburgisches Postwesen in Bremen bald durch Uebereinkunft mit dem bremischen Postmeister, bald heimlich mit dem Thurn- und Taxisschen Postamte oder selbst mit Unterbeamten desselben. Von Zeit zu Zeit wurde dies Verhältniß durch Einschreiten des Rathes gestört, allein es kam in der einen oder andern Weise immer wieder zu Tage. Ein eigenes Postwesen hatte Bremen nur in sehr beschränktem Maße, denn es vermochte nur diejenigen Posten zu cultiviren, welche noch nicht von Anderen in Besitz genommen waren, und beschränkte sich daher anfänglich darauf, Briefsendungen nach Hamburg und Holland zu machen und zu empfangen und zwar durch Boten; eigentliche Postverträge bestanden indessen gar nicht. Später betrieb der bremische Postmeister den Postverkehr im Anschluß an hamburgische und hannoversche Posten mit Hamburg, mit England und mit Holland und hinterliegenden Ländern. Für die Besorgung der oldenburgischen Post genoß er eine Recognition.

Erst als der bremische Staat das Postwesen an sich genommen hatte, kam gleich nach der französischen Zeit eine bessere Ordnung in die Sache, indem dieselbe auf wirkliche Vertragsbestimmungen zurückgebracht wurde, wobei dem damaligen Postmeister Wichelhausen ein großes Verdienst gebührt.

Derselbe vereinbarte zunächst unterm 4./6. Februar 1815 eine Convention mit Hamburg. Nach dieser schloß sich Bremen einem Vertrage zwischen Hamburg und Hannover über den Transport hamburgischer Briefsendungen zwischen Hamburg und Holland über Bremen durch hannoversche Posten, sowie der hannover-hamburgischen sogenannten Communionfahrpost zwischen Hamburg und Bremen an, nach welchem Bremen den halben Antheil an dem Bruttoertrage der Briefpost zwischen Bremen und Hamburg erhielt, Letzteres an Hannover die Transportkosten mit 1 Gutengroschen Cassengeld pro Loth zahlte, wozu Bremen 1 Groten Gold pro Loth, also nicht einmal 1/3 der Kosten beizutragen hatte, und nur dagegen die Verpflichtung einging, hamburgische Packete nach und von Holland transitfrei durch Bremen passiren zu lassen. Es wurde Bremen gestattet, an diese Packete die seinigen nach Holland anzuschließen, indem es sich direct über die Abrechnungen mit den

„Amsterdamer Postinteressenten“ zu verständigen habe. Dieser Vertrag mit Hamburg wurde auf vier Jahre abgeschlossen, indessen keine Kündigungsfrist bestimmt. Die Verständigung mit den Amsterdamer Postinteressenten kam bald nachher zu Stande. Bremen wurde daher, ohne selbständig mit Hannover in Vertragsverhältnisse zu treten, gleichsam durch Hamburg mitgenommen.

Unterm 14. December 1818 kam eine Convention zwischen Bremen und Hannover zu Stande, nach welcher es dem Stadtpostamte gestattet wurde, in Concurrenz mit der hannoverschen Post in Bremen Briefpacke mit den hannoverschen Postsendungen über Cuxhaven nach England zu senden und von da her zu empfangen, wovon Hannover 3/4 und Bremen 1/4 des Portos erhielt, Hannover aber den Transport leistete. Hannover konnte nach dieser Uebereinkunft englische Briefe in Bremen colligiren und distribuiren, es hat aber stets nur wenig Briefe erhalten, weil es dem Stadtpostmeister gelang, einen directen Kartenschluß mit der englischen Postverwaltung zu Stande zu bringen. Da in Hinsicht der Collection und Distribution der englischen Briefe das hannoversche Postamt gleiche Rechte mit dem Stadtpostamte hatte, stand Bremens Betrieb einer directen Postverbindung mit England auf nicht allzu sicherem Boden.

Ueber die Recognition für die „Fortdauer“ der oldenburgischen Fahrposten auf bremischem Gebiete wurde unterm 25. März 1817 eine Convention abgeschlossen, und bei derselben eine dreimonatliche Kündigungsfrist angenommen, auch später, am 23. Februar 1831, ein Nachtrag zu dieser Convention vereinbart. In diesen beiden Actenstücken ist die Aversionalsumme festgestellt, welche Oldenburg an Bremen für die Wahrnehmung der oldenburgischen Postgeschäfte zu entrichten hat. Bremischerseits ist dabei angenommen, daß im Fall der Kündigung Bremen das Recht habe, eine eigene Post nach Delmenhorst gehen zu lassen, oldenburgischerseits wurde der Vertrag aber dahin gedeutet, daß bei einer Kündigung des Vertrags wiederum das Verhältniß eintrete, welches vor dem 25. März 1817 bestanden hatte. Beide Theile stützen dabei ihre Ansprüche auf Thatsachen aus dem vorigen Jahrhundert, beide Theile halten ihre Ansicht für unzweifelhaft richtig. Eine Entscheidung hat nicht stattgefunden.

Die Berechtigung des Thurn- und Taxisschen Postamts wurde durch den Wiener Congreß und die Bundesacte normirt nach dem Besitzstande zur Zeit des Lüneviller Friedens. Dasselbe hatte damals

einen Postcurs über Cassel nach dem „Reiche“ und nach den österreichischen Niederlanden und Frankreich. Da Bremen Mitglied des Bundes wurde, mußte dies Verhältniß wohl als zu Recht bestehend angesehen werden. Bremen hat aber niemals ein exclusives Recht des Thurn- und Taxisschen Postamts auf diese Curse anerkannt. Dagegen wußte der Fürst von Thurn und Taxis durch einen unkündbaren Vertrag mit Hannover über den Transit Thurn- und Taxisscher Posten sich den ausschließlichen Postverkehr Bremens auf den fürstlichen Postrouten in südlicher Richtung über Minden und Cassel zu sichern, so daß es Bremen unmöglich gemacht wurde, in Concurrenz mit Thurn und Taxis Briefe in diesen Richtungen zu versenden und zu empfangen. Da ferner Thurn und Taxis Postämter zu Hamburg und Lübeck besaß, und das Recht von Hannover erwirkt hatte, Briefpackete zwischen diesen Postämtern zu wechseln, beschäftigte dessen Postamt in Bremen sich ebenfalls mit der Collection und Distribution von Briefen nach und von Hamburg und hinter liegenden Ländern. Dieses Colligiren und Distribuiren von Briefen nach und von Hamburg wurde dem Thurn- und Taxisschen Postamte mehrfach von dem Senate untersagt, ist aber wahrscheinlich dennoch nicht ganz unterblieben. Es colligirte und versandte ferner Briefe nach England auf dem Wege über Belgien und Frankreich und besorgte auf demselben Wege Correspondenzen nach und aus überseeischen Ländern.

Das preußische Postwesen in Bremen war bis zum Jahre 1823 mit der Thurn- und Taxisschen Post verbunden. Am 12. December 1823 schloß der Postmeister Wichelhausen einen Vertrag mit Preußen, wonach die preußischen Postgeschäfte an das Stadtpostamt übergingen. Bremen verkaufte dabei die bremische Post über Hamburg nach Ostpreußen und Rußland, Polen und Mecklenburg-Strelitz an Preußen für 100 Thaler Gold pro Anno, und bedang sich aus 1/6 Antheil an dem preußischen Porto der mit der preußischen Post nach Bremen gesandten Briefe, sowie 50 Thaler Gratification an den Postmeister und „zur Bestreitung kleiner Bedürfnisse das Emolument vom Debit der Zeitungen, welche auf dem Curse über Minden bezogen werden“. Dagegen verpflichtete sich Bremen, das Porto für Preußen in Gold statt Courant (also für 1 Gutengroschen 3 Groten) erheben zu lassen, und genehmigte, daß auf das preußische Porto von Briefen nach und von Bremen 3 Groten extra für hannoversches Transitporto aufgeschlagen wurden. Dadurch, daß Gold für Courant bezahlt werden mußte,

trug das bremische Publicum den Antheil von 1/6, den das Stadtpostamt von dem Porto der ankommenden Briefe bezog, indem das Goldagio (damals 114 à 115 Procent) ungefähr einen gleichen Betrag ausmachte. Die Sache wird sich damals nicht anders haben machen lassen, und bleibt es jedenfalls ein Glück, daß dieser Vertrag abgeschlossen wurde, denn die Thurn- und Taxissche Postverwaltung würde ihn ohne Zweifel sofort acceptirt haben, wenn Bremen es nicht gethan hätte.

Nach diesen Vertrags- und Rechtsverhältnissen war es Preußen und Thurn und Taxis gänzlich überlassen, ihren Portotarif für Bremen zu stellen wie sie wollten, und außerdem in den von Bremen betriebenen Postcursen mit demselben zu concurriren.

Das hannoversche Postamt in Bremen gewann seinen Rechtsboden 1803 bei dem Uebergange der in der Stadt befindlichen hannoverschen Besitzungen an Bremen, indem es dabei in dem Vertrage ungefähr hieß, daß das Postgebäude für eine gewisse Miethe nebst dem darin betriebenen Postgeschäfte Hannover verbleiben solle. Diese Postgeschäfte sind aber nie näher bestimmt worden, und wenngleich angenommen wurde, daß dieselben sich auf das Königreich (damals Kurfürstenthum) Hannover allein erstreckten, so sind doch immer von diesem Postamte Briefe nach Mecklenburg, Holstein und dem Norden angenommen und versandt, sowie auch empfangen worden. Dies Postamt concurrirte daher ebenfalls mit dem Stadtpostamte.

Es darf daher wohl nur der Umsicht des bremischen Postdirectors zugeschrieben werden, daß das Stadtpostamt sich dieser Concurrenz ritterlich erwehrt, und ein Verhältniß bewahrt und hergestellt hat, welches es im Jahre 1851 möglich machte, mit Erfolg unserm Postwesen eine gesicherte Gestalt zu geben.

Mit dem Jahre 1846, als eine geregelte Dampfschifffahrt zwischen Bremen und Newyork in Frage stand, eröffnete sich eine Aussicht, dem bremischen Postwesen einen neuen Aufschwung zu geben. In dem Staatsvertrage vom 11. Januar 1827, die Anlegung des Bremerhavens betreffend, war der Abschluß einer Postconvention für den Postverkehr zwischen Bremen und dem neuen Hafen vorbehalten; allein ungeachtet vielfacher Versuche, darüber mit Hannover zu einem Einverständnisse zu kommen, blieb die Sache neunzehn Jahre lang unerledigt, und der Brief- und Packetverkehr wurde fortwährend im Privatwege durch Kahnschiffer und Dampfschiffscapitäne gegen ein Trinkgeld vermittelt. Die Sache hatte um so mehr ihre Schwierigkeiten, als Hannover

und Oldenburg die Hoheit über die Weser zwischen Vegesack und Bremerhaven ansprachen und mithin einen postmäßigen Verkehr Bremens auf der Weser als einen Eingriff in ihre Hoheitsrechte ansahen, auch weil auf dem Landwege das Königreich Hannover dazwischen lag, so daß zu einer ordnungsmäßigen Postverbindung mit Bremerhaven nicht ohne Einwilligung der Nachbarstaaten zu kommen war.

Da Bremen die Unterhandlungen mit Washington über eine Postverbindung zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten begonnen hatte, die Wichtigkeit der Sache für Hannover und ganz Deutschland aber von der hannoverschen Regierung anerkannt und zugleich eingesehen wurde, daß der Vertrag mit Amerika, wenn er zu Stande kommen sollte, nicht in Ausführung zu bringen war, wenn Bremen nicht in Bremerhaven sein eigenes Postamt hätte, kam nach längeren Verhandlungen die Postconvention vom 28. Februar 1846 zu Stande, durch welche das bremische Postwesen nicht nur eine bedeutend veränderte Gestalt, sondern auch eine ganz andere Stellung dem übrigen Deutschland gegenüber erhielt.

Nach dieser Convention sollte zu Bremerhaven ein gemeinschaftliches, hannover-bremisches Postamt errichtet werden, mit zwei Contoren, einem hannoverschen und einem bremischen. Das Erstere sollte den Postverkehr mit dem Königreiche Hannover und nach denjenigen Ländern vermitteln, wohin Bremen keine Postcurse hat, das Letztere, nämlich das bremische, sollte den Postverkehr seewärts und mit Bremen sowie über Bremen mit denjenigen Ländern vermitteln, wohin und woher Bremen Postcurse hat, auch sollten die durch die preußischen und Thurn- und Taxisschen Posten nach Bremen für Bremerhaven gelangenden Briefe durch das Stadtpostamt befördert werden. Bremen verpflichtete sich endlich in dieser Convention, alle seewärts ankommenden Briefe, welche nicht mit bremischen Postcursen zu befördern sind, an die hannoverschen Posten zur Weitersendung auszuliefern. Endlich verpflichtete sich Hannover, eine jeden Abend aus Bremen nach Bremerhaven und umgekehrt abgehende Fahrpost zu unterhalten, mit welcher Bremen, außer auf dem Wasserwege, seine Correspondenz gegen ein Transitporto von 1 Gutengroschen pro Loth versenden konnte.

Da die Postverwaltungen von Preußen und Thurn und Taxis wohl in der Stadt Bremen, nicht aber in den Hafenorten eine Postberechtigung haben, ist bei Abfassung dieser Convention mit großer Vorsicht darauf gesehen worden, daß von Seiten der genannten Ver-

waltungen keinerlei Ansprüche, namentlich nicht auf die Beförderung ankommender Seebriefe, erhoben werden können. Es werden daher alle seewärts ankommenden Briefe als bei dem Postamte zu Bremerhaven eingetroffen betrachtet.

Fast gleichzeitig mit dieser Convention kam ein Vertrag mit dem Postmaster General zu Washington über eine Postverbindung zwischen Newyork und Bremen zu Stande. Sie wurde abgeschlossen unterm 29. März/26. Juni 1847, und bildet für Bremen wie für ganz Deutschland ein so wichtiges als folgenreiches Ereigniß, daß zur Vervollständigung der Uebersicht hier wohl einige weitere Details über den Hergang niedergelegt werden mögen.

Der First Assistant Postmaster General, der Major Hobbie, erschien bei der ersten Reise des Dampfschiffes „Washington" in Bremen und erklärte, er sei beauftragt, einen Postvertrag mit „Germany" abzuschließen. Es wurde ihm bedeutet, daß das ein wunderlich Ding sei, weil Deutschland aus siebenzehn verschiedenen Postverwaltungsbezirken bestehe, sämmtlich von einander unabhängig und sich unter einander über Mein und Dein streitend. Er meinte, es sei das ein Humbug, er könne sich darum nicht bekümmern, denn er sei abgeschickt, einen Vertrag mit „Germany" zu schließen, und dürfe nicht wieder zurückreisen, ohne ihn abgeschlossen zu haben. Es kam nun zunächst darauf an, das Material eines Vertrags aufzustellen, und eine Form für einen solchen Vertrag zu gewinnen. Die letztere wurde darin gefunden, daß die bremische Postverwaltung eine Art Agentur in Europa für den Postmaster General übernehme, und nun ihrerseits mit den andern deutschen Postverwaltungen contrahire. Der Vertrag wurde daher mit Bremen für sich geschlossen, sollte aber für die Correspondenz aus und nach allen deutschen und europäischen Staaten gelten, welche sich ihm anschließen würden, ohne übrigens sich irgendwie zu binden, da beide Theile darüber einig waren, daß die Bedingungen so zu stellen seien, daß es im Interesse Aller liege, sie zu halten. Es wurde daher vertragsmäßig das Seeporto festgestellt auf 24 Cents pro Brief bis zum Gewichte von einer halben Unze, das „uniform postage" in den Vereinigten Staaten auf 5 Cents für die Entfernung bis zu 300 Miles von Newyork und 10 Cents für größere Entfernungen. Das deutsche „uniform postage" sollte auf 12 Cents oder 4 Gutegroschen für ganz Deutschland, mit Ausnahme von Hannover, Oldenburg und Hamburg, gestellt und ferner festgesetzt werden, daß Briefe in beiden Richtungen frankirt und

unfrankirt versandt werden könnten. Für seine Mühe für alle Besorgungen wurde Bremen eine Eincassirungscommission zugesichert. Es kam nun darauf an, die deutschen Postverwaltungen zur Annahme des „uniform postage" von 4 Gutegroschen zu bewegen, an die Stelle der bestehenden Tarifsätze nach Maßgabe der Entfernungen.

Nachdem dieser Vertrag mit dem Major Hobbie vereinbart und unterzeichnet war, wurde an alle deutsche Postverwaltungen gleichzeitig der Antrag gerichtet, diesem Vorschlage beizutreten mit der Befugniß, jederzeit die einzugehende Verpflichtung wieder aufzuheben, und gegen jede die Hoffnung ausgesprochen, daß sie von der allgemeinen Vereinbarung sich nicht ausschließen werde. Da alle Verwaltungen das Vortheilhafte des Vorschlags einsahen, traten alle bei, mit Ausnahme von Oesterreich, welches mehr Transitporto an Sachsen, Preußen und Hannover zu zahlen hatte, als die Portotaxe betrug. Auf solche Weise kam dieser Vertrag für fast ganz Deutschland zu Stande, und Bremen war plötzlich, Amerika gegenüber, der Vertreter des Ersteren geworden, hatte mithin eine postalische Stellung erlangt, welche seiner commerciellen Stellung entsprach. Der Vertrag würde ohne Zweifel noch eine weitere Ausdehnung erlangt haben, wenn nicht die Ereignisse des Frühjahrs von 1848 dergleichen Bestrebungen ein Ziel gesteckt hätten.

Oesterreich und Preußen schlossen unterm 30. November 1849 einen Vertrag über den Debit der Zeitungen, und forderten alle deutsche Postverwaltungen zum Beitritt auf. Die Aufforderung dazu geschah auch an Bremen, und dieses trat bei. Nachdem aber dieser Vertrag schon ein Jahr in Ausübung gewesen war, wurde auf einmal von Seiten der in Bremen bestehenden fremden Postverwaltungen behauptet, Bremen sei nur aus Versehen zum Beitritt aufgefordert, der Zeitungsdebit sei ein Accessorium der Briefpost, Bremen leiste nichts für den Transport, könne daher auch nicht verlangen, daß es ohne irgend eine Leistung den Vortheil von den Zeitungen beistecke. Es war aber einmal im Besitz und wollte sich diesen nicht nehmen lassen; es zeigte sich aber bald, daß der Besitz nicht zu halten sei.

Am 5. April 1850 wurde zwischen Oesterreich und Preußen ein Vertrag geschlossen, zum Zweck der Gründung eines deutsch-österreichischen Postvereins, unter Anknüpfung an die Verhandlungen des Postcongresses zu Dresden im Winter 1847/1848. Diesem Vertrage traten in Kurzem die hauptsächlichsten deutschen Postverwaltungen bei. In

Folge dieser Vereinbarung und theilweise schon vor derselben war ein veränderter Expeditionsmodus bei den preußischen Posten eingeführt, nach welchem sich der Antheil Bremens an der preußischen Post nach dem Vertrage vom 12. December 1823 nicht mehr ermitteln ließ. Es wurden daher gegen Ende des Monats November 1850 in Berlin über ein anderes Antheilverhältniß Unterhandlungen geführt, bei welcher Gelegenheit sich herausstellte, daß auch andere Fragen nothwendig in den Kreis der Unterhandlungen gezogen werden mußten. Die hauptsächlichste dieser Fragen betraf den Anschluß Bremens an den vorerwähnten deutsch-österreichischen Postverein, der sich eine Menge anderer Fragen von selbst anschlossen, namentlich die Competenz der verschiedenen in Bremen bestehenden Postämter sowie die Portoerhebung betreffend.

Preußen hatte unterm 2. August 1850 mit dem Fürsten von Thurn und Taxis einen Vertrag geschlossen, nach welchem der Letztere an Preußen den Postbetrieb zwischen den Hansestädten Hamburg und Bremen einerseits und dem Königreich Sachsen, Sachsen-Altenburg, Oesterreich und der Levante über Triest andererseits cedirt, Preußen dagegen einige andere Districte, deren Postverkehr es bisher in den Hansestädten in Concurrenz mit Thurn und Taxis vermittelte, an diese übertragen hatte. Beide hatten sich diesen Betrieb gegenseitig garantirt, gestützt auf Art. 15 des Vollzugsvertrags über den Anschluß an den Postverein, der wie folgt lautet:

> „Durch die Bestimmungen des deutsch-österreichischen Postvereinsvertrags sollen die gegenseitigen Rechts- und Besitzverhältnisse der betheiligten Postverwaltungen in Absicht auf die Ausübung von Postregalsrechten in keiner Weise berührt oder in Frage gestellt werden.
>
> Der Beitritt dritter Postverwaltungen zu dem Uebereinkommen kann nur für den Umfang der von denselben nach dem gegenwärtigen Besitzstande repräsentirten Rechte und Verhältnisse erfolgen.“ —

Es ergab sich hieraus, daß der Rechtsanspruch Bremens in Concurrenz mit Thurn und Taxis Briefe nach Ländern zu versenden, die nicht dem eigentlichen Thurn- und Taxisschen Sprengel angehörten, hiermit rund abgeschnitten war, und daß bei den Grundsätzen, die der Verein bei der Herabsetzung der Portosätze und der Portotheilung befolgt, nämlich, daß dabei keine Postverwaltung profitiren solle, am wenigsten auf Kosten einer anderen, auch nicht die allermindeste Aussicht

blieb, während der Dauer dieses Postvereins zu einem Concurrenzpostbetrieb mit Thurn und Taxis zu gelangen. Versucht wurde es dennoch, den Rechtsanspruch geltend zu machen, es wurde aber entgegengehalten, daß Thurn und Taxis einen bedeutenden und kostbaren Transport leiste, Bremen aber gar nicht, und daß es daher so unbillig wie ungerecht sein würde, wenn dasselbe den Vortheil von dem Briefverkehr zu sich nehmen, aber Andere die Kosten tragen lassen wolle, welche letztere durch das niedrige Transitporto nicht compensirt würden. Aus diesem Grunde sei auch in Art. 3 des Postvereinsvertrags in Betreff des Transits, welchen andere Staaten, namentlich Hannover, der hanseatischen Correspondenz zu leisten hätten, bestimmt;

> „Ueber die Anwendung der vorstehenden Bestimmung auf die Correspondenz der Hansestädte werden sich die betheiligten Postverwaltungen auf Grund der bestehenden Rechtsverhältnisse besonders einigen."

Unter diesen Umständen konnte es sich füglich nur noch um die Frage handeln, was bei diesem Stande der Dinge für das bremische Postwesen übrig bleibe, und was daraus zu machen sei.

Der Postvereinsvertrag stellt, der Hauptsache nach und soweit es hier von Interesse ist, die folgenden Grundsätze auf:

1) Die die Briefe colligirende Postverwaltung erhält das Porto für diese Briefe und zahlt dafür das Transitporto, welches im Allgemeinen (aber nicht für die Hansestädte) auf 1/3 Silberpfennig pro Meile bestimmt ist,
2) Das Porto soll bei der internationalen (d. h. zwischen zwei deutschen Staaten resp. Postverwaltungen) sein

   Entfernung bis zu 10 Meilen 1 Sgr.
   „ „ „ 20 „ 2 „
   „ über 20 „ 3 „

   Reduction in die Landeswährung, und bei unfrankirten Briefen 1 Sgr. mehr. Die interne Taxe zu bestimmen bleibt jeder Verwaltung überlassen.
3) Von über die Grenzen des Postvereins eingehender fremder Correspondenz bezieht die Grenzpostverwaltung das Vereinsporto und trägt den Transit; für die ausgehende Correspondenz bezieht das colligirende Postamt das Porto und zahlt den Transit.

Es ergaben sich hieraus folgende handelspolitische und postalische Gesichtspuncte.

1) Bremen muß dahin trachten, mit den Seestaaten, mit welchen es Correspondenzsendungen wechselt, in directem Kartenschlusse zu bleiben, und zwar womöglich auf jedem, auch auf indirectem Wege, weil das Postwesen als ein Ausfluß der Hoheit angesehen wird und es der commerciellen Stellung Bremens entspricht, auch die postalische zu hüten.

2) Bremen muß nicht nur suchen, für die Postvereinscorrespondenz die Vereinstaxen in Bremen angewendet zu sehen, sondern auch für die Correspondenz mit denjenigen Staaten und Bezirken, welche ein eigenes Postamt in Bremen halten, und daher nicht an die Vereinstaxe für die interne Correspondenz gebunden sind, und sich daher auszubedingen, daß diese Postämter überall keine höhere Taxen in Bremen zur Anwendung bringen dürfen, als die Vereinstaxen, daß mithin bei dem preußischen Postamte die Zahlung in Gold für Courant und der Aufschlag für hannoverschen Transit wegfalle und ein Aehnliches bei Thurn und Taxis eintrete.

3) Daß gegen die bremischerseits geschehende Anerkennung des ausschließlichen Betriebes der andern in Bremen bestehenden Postanstalten nach und von den ihnen zugewiesenen Districten, diese ihrerseits dagegen Bremen den ausschließlichen Betrieb der Posten nach und von denjenigen Ländern garantiren, wohin und woher Bremen, wenn auch in Concurrenz mit Andern, bisher die Correspondenz durch das Stadtpostamt besorgte.

Wenn es gelingen sollte, diese Gesichtspuncte zur Geltung zu bringen, so würde das Stadtpostamt in den ausschließlichen Besitz des Postbetriebes zwischen Bremen und Oldenburg, Hamburg, Lübeck, Mecklenburg-Schwerin, Holstein, Lauenburg, Dänemark, Schleswig, Schweden, Norwegen, den Niederlanden, Großbritannien und Irland und den transatlantischen Staaten gelangen, ohne irgend welche Concurrenz mit einer andern Postverwaltung. Es würde geschlossene Briefpackete wechseln mit allen denjenigen Staaten, mit welchen dieses bisher der Fall war, es würde als Grenzpostamt mit seewärts belegenen Staaten Postverträge für sich und für den Postverein schließen, ein niedriges Porto sowohl vermittelst der in Bremen

bestehenden fremden Postämter vertragsmäßig sich sichern, als auch bei seinem eigenen Postbetriebe durch Herabsetzung des Transits genießen, und außerdem ungefähr gleiche eigene Portobezüge wie bisher behalten, weil nach dem Postvereinsvertrage Bremens Portoantheil ungefähr derselbe wie seither bleiben würde.

Einen solchen durch Verträge gesicherten Zustand an die Stelle des seitherigen in Bremen bestehenden postalischen Faustrechts zu setzen, sollte daher das Ziel der Bestrebungen sein.

In diesem Sinne wurde bremischerseits im December 1850 ein Vertrag mit Preußen besprochen, und es gelang, den hervorgehobenen Gesichtspuncten Eingang zu verschaffen. Es kam de dato Berlin den 10. December 1850 eine Punctation als Grundlage für einen noch näher zu formulirenden Vertrag zwischen Preußen und Bremen zu Stande. Es zeigte sich aber, daß der Vertrag nicht bleibend abgeschlossen werden könne, ohne vorgängige Verständigung mit Hannover und Thurn und Taxis, es wurde daher der wirkliche Vertragsabschluß noch ausgesetzt.

Um eine Grundlage für weitere Verständigungen in Betreff des Anschlusses Bremens an den Postverein zu gewinnen, wurde eine Unterhandlung mit Hannover eröffnet, welche zu der Uebereinkunft vom 23. April 1851 führte. Nach dieser Uebereinkunft verzichtete Bremen auf die Communionfahrpost zwischen Hamburg und Bremen, an welcher das Letztere einen Antheil von 1/12 von der Bruttoeinnahme hatte, welche in dem letzten Jahre etwa 650 Thlr. eingetragen, und überließ dieselbe ganz an Hannover, welches sich dagegen verpflichtete, bei dieser Fahrpost keine höhere als die interne hannoversche Taxe zur Anwendung zu bringen, und auf das im § 4 der Postconvention vom 28. Februar 1846 stipulirte von Bremen an Hannover zu zahlende Transitporto für die Briefpackete zwischen Bremerhaven und Bremen zu verzichten; auch genehmigte dasselbe die Einrichtung einer directen Postverbindung zwischen Bremerhaven und Vegesack auf dem Landwege und zwar frei von Transitportovergütung. Das Transitporto, welches Bremen an Hannover für die Correspondenz zwischen Bremen und Bremerhaven entrichtete, betrug ca. 1100 Thlr.; dasselbe würde, namentlich bei Erbauung einer Eisenbahn nach Bremerhaven, sich leicht auf das Vierfache und mehr erhöhen können, es war daher sehr erwünscht, diese Verständigung herbeizuführen, welche überdieß Bremen in den Stand setzte, sein internes Porto zwischen Bremen

und den Häfen zu stellen, wie es wollen mag, was aber nicht geschehen konnte, so lange es 1 Gutengroschen pro Loth Transitporto an Hannover zu bezahlen hatte.

Nachdem diese Grundlage für den inneren bremischen Postverkehr gewonnen war und Bremen sich dadurch in den Besitz eines wirklich selbständigen internen Postwesens zwischen der Stadt und ihren Hafenanstalten sowie unter denselben, ungeachtet des zwischenliegenden fremdländischen Gebiets, gleich andern unabhängigen Postverwaltungen gesetzt fand, wurden die Verhandlungen mit Hannover für den Anschluß Bremens an den Postverein eröffnet und im September 1851 ein Vertrag vereinbart, welcher zu Berlin am 15. November unterzeichnet worden ist, und sich an die Verträge mit Preußen und Thurn und Taxis anschließt.

In diesem Vertrage erkennt Hannover im Eingange den ausschließlichen Betrieb der Posten nach vorerwähnter Aufstellung durch das Stadtpostamt an, und wird dann weiter bestimmt, der Hauptsache nach

1) Transitfreiheit für Waarenproben, Kreuzbandsendungen, Zeitungen und Retourbriefe;
2) Transitfreiheit für die Briefpackete zwischen bremischen Postanstalten und der oldenburgischen Enclave Dedesdorf;
3) das Transitporto für Briefpackete bremischer Postanstalten nach Hamburg, Mecklenburg und dem Norden auf 15 Silberpfennig oder $1^1/_4$ Silbergroschen pro Loth.

Wie schon oben erwähnt, wurde bisher der Transit durch Hamburg an Hannover entrichtet mit 1 Gutengroschen Cassengeld oder $17^1/_2$ Silberpfennig pro Loth, wozu Bremen nur 1 Groten Gold oder 5 Silberpfennig contribuirte. Von beiden Richtungen auf die einseitige zurückgeführt, zahlte daher Bremen 10 Silberpfennig pro Loth, während Hamburg einseitig $17^1/_2$ und das Minus für Bremen mit $7^1/_2$ Pfennig, also zusammen 25 Silberpfennig pro Loth zahlte. Die Vereinbarung, worauf sich dies sonderbare Verhältniß bei gleicher Bruttoeinnahme stützte, war, wie oben erwähnt, auf 4 Jahre abgeschlossen. Hamburg war daher nicht geneigt, dasselbe fortbestehen zu lassen, würde daher gekündigt haben, wenn man nicht bremischerseits die Ungerechtigkeit, die in der Uebereinkunft liegt, anerkannt und bereitwillig sich dahin erklärt

hätte, künftig auch die Hälfte der Kosten bei halber Einnahme zu tragen, zumal die holländisch-hamburgische Correspondenz, für deren Transit durch Bremen jene Einrichtung stattgefunden, seit Anlage der Eisenbahnen ihren Weg längst nicht mehr über Bremen, sondern über Minden nimmt. Hannover verlangte nun denselben Transit wie bisher und in Berücksichtigung der Transitfreiheit für Kreuzbände und Waarenproben 18 Silberpfennig, ermäßigte diesen Satz aber auf Bremens Vorstellungen auf 15 Silberpfennig. Bremen wird daher künftig für seine ostwärts gehende Correspondenz etwa 800 Thlr. an Transit mehr zu bezahlen haben als bisher. Dagegen wird es für Briefe nach fast allen Orten jenseits Hamburg das Vereinsporto mit 3 Silbergroschen resp. 4 Silbergroschen beziehen, für die es bisher nur 2 Silbergroschen oder 5 Groten empfing. Es liegen zwar keine genaue Aufgaben vor über die Zahl der von Bremen nach Mecklenburg, Lübeck, Holstein und dem Norden gesandten Briefe, was auch um so weniger der Fall sein kann, als ein großer Theil dieser Briefe bisher durch Thurn und Taxis und Hannover colligirt und versandt wurde; allein man wird schwerlich erheblich fehlgreifen, wenn man annimmt, daß durch dies erhöhete Porto und die künftige ausschließliche Collection und Versendung dieser Briefe die Mehrausgabe an Transitporto ausgeglichen werde.

4) Den bremischen Postämtern zu Bremerhaven und Vegesack wird das Recht eingeräumt, unter denselben Bedingungen Briefpackete auf den bremischen Postcursen direct zu empfangen und zu versenden.

5) Es können geschlossene Briefpackete zwischen den Niederlanden und Bremen durch das Hannoversche gewechselt werden. Das deutsche Porto per Brief ist auf 2 Silbergroschen gestellt, und wird an Hannover für die aus den Niederlanden über die hannover-niederländische Grenze eingehende Correspondenz statt dieses Portos ein Transitporto von $2^2/_3$ Silbergroschen pro Loth vergütet. Das niederländische Porto wird auf 10 Cents gestellt und mithin das Porto zwischen Bremen und Holland von 14 Groten auf 9 Groten herabgesetzt werden. Bremen bezog bisher in jeder Richtung per Brief ca. $1^1/_2$ Groten Porto, macht auf eine Richtung berechnet 3 Groten,

und wird nun erhalten 2 Silbergroschen oder 4½ Groten wenigstens für die directe Correspondenz und ungeachtet der Herabsetzung des Portos.

6) Für die bremischen Briefsendungen nach den Niederlanden über Minden erhält Hannover ein Transitporto von 8 Silberpfennig pro Loth, welches etwa 1¼ Groten pro Brief machen wird. Auf dieser Route wird daher der bremische Portobezug ungefähr derselbe bleiben wie bisher, das Porto aber auch von 14 auf 9 Groten gestellt werden können.

7) Es ist vertragsmäßig ausgesprochen, daß die beiden Postcontore des „Postamts" zu Bremerhaven gemeinschaftlich das deutsche Grenzpostamt bilden. Hannover besorgt die Versendung nach denjenigen deutschen Staaten, mit denen Bremen keinen directen Postverkehr unterhält, und vergütet für die so versandten Briefe an Bremen ½ Silbergroschen pro Brief, mit Ausnahme derjenigen, welche für das Königreich Hannover bestimmt sind. Es wird das auf 100,000 Briefe 1666 Thlr. 20 Silbergroschen betragen, was als eine willkommene Errungenschaft zu betrachten sein wird, da seither Bremen an diesem Porto keinen Antheil hatte.

8) Hannover verzichtet auf die Mitcollection der englischen Briefe in Bremen, dagegen sollen die übrigen Bestimmungen der Convention vom 14. December 1818, die englische Correspondenz über Cuxhaven betreffend, einstweilen in Kraft bleiben.

9) Hinsichtlich des Briefverkehrs zwischen England und Bremen über Bremerhaven soll es künftig ebenso gehalten werden, wie mit der amerikanischen Correspondenz.

Es ist dieses ein bedeutendes, und wenn der neue Hafen zu Bremerhaven erst eine geregelte Dampfschifffahrt mit England ins Leben gerufen haben wird, ein folgenreiches Zugeständniß, zumal wenn in unruhigen Zeiten der Weg der deutschen Briefsendungen über Belgien und Frankreich verlassen werden muß.

10) Errichtung eines Postverhältnisses zu Vegesack, ähnlich dem zu Bremerhaven, jedoch unter jährlich freistehender Kündigung.

Damit erscheint nun das Verhältniß zwischen Hannover und Bremen ganz im Sinne der hervorgehobenen Gesichtspuncte geordnet.

Schwieriger war es, ein Einverständniß mit Thurn und Taxis zu erwirken, weil diesem dabei angesonnen wurde, auf verschiedene, theils in Concurrenz, theils auch ohne Concurrenz betriebene Curse zu verzichten, ohne daß demselben dagegen ähnliche Einräumungen gemacht werden konnten. Denn auf unsere Anerkennung des ausschließlichen Betriebes der Posten nach und von denjenigen Staaten und Bezirken, welche der Thurn und Taxisschen Verwaltung durch Preußen und Hannover garantirt waren, wurde nicht der mindeste Werth gelegt; vielmehr sah man die Anerkennung dieses Verhältnisses von Seiten Bremens mehr als eine dem Letzteren bezeigte formelle Artigkeit an, weil Bremen doch nicht im Stande sein würde, daran das Mindeste zu ändern. Besonders schwierig erschien das Uebertragen der Correspondenz über belgische und französische Häfen nach und von England und transatlantischen Ländern an Bremen. Es kam dabei in Betracht, daß Frankreich mit England einen Vertrag geschlossen hat, nach welchem England französische Briefe nach dem Totalgewicht entgegennimmt, und nach transatlantischen Ländern befördert, wobei das Gewicht von 15 Grammes oder 1 Loth für einfaches Porto gerechnet wird. Da man nun in England den einfachen Brief bis zu 1 Loth rechnet, in Frankreich aber nur bis zu ½ Loth, so pflegt man in Frankreich die Briefe auf sehr dünnem Papier zu schreiben, dergestalt, daß durchweg 2½ bis zu 3 Briefe auf 15 Grammes oder 1 Loth gehen. Die Folge davon ist, daß die französischen Briefe über England nur halb so viel Porto kosten als alle andere Briefe. Da nun Taxis einen Vertrag mit Frankreich geschlossen hat, wonach das Letztere die Taxisschen Briefe nach und über England zu denselben Bedingungen wie seine eigenen befördern muß, ist dasselbe in der Lage, die Correspondenz aus Bremen nach England und allen transatlantischen Ländern über England und umgekehrt, wenn sie nicht über ½ Loth wiegt, ungleich billiger und fast für das halbe Porto zu befördern, als das Stadtpostamt. Thurn und Taxis zu bewegen, diesen großen Vortheil dem Stadtpostamte zu cediren, war in der That ein etwas starkes Ansinnen. Glücklicherweise ist dies eigenthümliche Verhältniß dem correspondirenden Publicum nicht bekannt gewesen, sonst würde der Weg über Frankreich ungleich mehr benutzt worden sein, und das Stadtpostamt längst den größten Theil seiner Correspondenz mit England und über England eingebüßt haben. Der Besitz der Correspondenz über belgische und französische Häfen kann aber künftig

einmal eine große Bedeutung erlangen, wenn Belgien und Frankreich, besonders das Letztere, eigene Dampfposten nach Nordamerika, Westindien und Südamerika errichten sollten, zumal wenn man erwägt, daß bis zu den betreffenden belgischen und französischen Häfen Eisenbahnen führen, auf welchen vermittelst der jetzt eingerichteten Schnellzüge die Posten würden rascher befördert werden können als über England. Der Thurn und Taxisschen Postverwaltung ist dieser Umstand nicht entgangen, sie weigerte sich daher entschieden, auf diesen Correspondenzzweig zu verzichten. Es ist indessen dennoch gelungen, unterm 15. November eine Uebereinkunft zu Stande zu bringen, durch welche das Verhältniß der Thurn und Taxisschen Post endlich eine scharfe Begrenzung erhält, und aller Concurrenz künftig ein Ende gemacht worden ist.

Im § 1 dieser Uebereinkunft wird die Competenz der Thurn- und Taxisschen Postverwaltung in Bremen festgestellt, und im § 2 diejenige des Stadtpostamts, soweit die Thurn- und Taxissche Postverwaltung dabei betheiligt ist, und dabei der ausschließliche Betrieb der von Bremen beanspruchten Postcurse und zwar nach überseeischen Staaten auf jedem beliebigen Wege durch das Stadtpostamt anerkannt. Im § 3 wird das Uebereinkommen in § 2 wegen der Seebriefe über Frankreich näher regulirt. — Ueber Belgien ist Bremen die Seecorrespondenz ohne Beschränkung überlassen, diejenige in geschlossenen Briefpacketen über Frankreich ebenfalls, hinsichtlich der einzeln versandten Briefe hat aber ein besonderes Abkommen getroffen werden müssen.

Es werden nämlich die mit „Pays d'outremer" bezeichneten seewärts in französischen Häfen angekommenen Briefe nach dem Norden vertragsmäßig an die Thurn- und Taxissche Postverwaltung über Aachen gesandt, es würde daher außerordentliche, wo nicht unausführbare Schwierigkeiten haben, diese Briefe durch die französische Postverwaltung an das Stadtpostamt senden zu lassen, während die französischen Briefe an die Thurn- und Taxissche Verwaltung zu senden sind. Die Franzosen würden diesen Unterschied schwerlich begreifen. Es mußte daher zugestanden werden, daß diese einzeln über Frankreich ankommenden Seebriefe auch durch Taxis in Bremen distribuirt werden können, was um so eher zugestanden werden kann, als davon nicht Taxis, sondern Preußen nach dem Postvereinsvertrage das Porto bezieht. Es wird angenommen, daß die aus Frankreich kommenden

Briefe durchweg unter einem halben Loth wiegen, weil in Frankreich die Taxe nach 1/2 Loth bestimmt ist. Daher zahlt Taxis an Preußen für die Correspondenz aus Frankreich nach Bremen ein Transitporto von 6 Silbergroschen pro Loth, statt 3 Silbergroschen pro Brief, wobei Taxis bei den wirklichen französischen Briefen noch Vortheil hat. Die seewärts über französische Häfen eingehenden Briefe sind aber nicht auf dünnem französischem Papier geschrieben, und wiegen gleich den englischen und amerikanischen Briefen durchweg 3/4 bis 7/8 Loth. Da diese Briefe aber mit den französischen Briefpacketen kommen, muß Taxis dafür dasselbe Transitporto zahlen, wie für die wirklichen unter 1/2 Loth wiegenden französischen Briefe, und kann doch nur 3 Sgr. deutsches Porto dafür erheben. Es hat daher dabei 1 bis 1 1/2 Sgr. pro Brief Schaden, und erholt sich dafür durch das Porto von den von Bremen abgehenden über französische Häfen zu versendenden Seebriefen. In diesem Umstande lag eine neue Schwierigkeit für Thurn und Taxis, die abgehende Correspondenz an Bremen zu überlassen; wenigstens konnte ihm nicht zugemuthet werden, die ganze Einnahme davon an Bremen zu geben, weil es dann auf jeden abgehenden Brief 1 bis 1 1/2 Silbergroschen Schaden haben oder vielmehr gleichsam so viel dabei bezahlen müßte. Es ist daher im § 3 die Vereinbarung getroffen, daß von dem deutschen Porto für die abgehenden einzelnen Briefe Thurn und Taxis das halbe deutsche Porto genießen soll, während die Collection ausschließlich dem Stadtpostamte anheimfällt. Dagegen schließt Taxis diese Briefe in seine Karten ein, damit das niedrige Gewichtsporto auf dieselben Anwendung findet. Endlich hat Bremen auch noch einräumen müssen, die Hälfte des Transitportos, welches Taxis für diese Briefe an Hannover mit 6 Gutenpfennigen pro Loth bezahlt, mit 3 Pfennigen pro Loth zu vergüten, was der Billigkeit entspricht. Gegen dies Zugeständniß der Uebertragung der Seecorrespondenz über Belgien und Frankreich an Bremen ist die Recognition, welche Taxis an Bremen für die kurhessische Post mit 1200 Thalern zahlt, auf 1000 Thaler Gold ermäßigt worden.

Im § 5 verpflichtet sich Thurn und Taxis, keinen höheren Tarif in Bremen anzuwenden, als den des deutsch-österreichischen Vereins. Es ist dieses für die Correspondenz mit dem Thurn- und Taxisschen Verwaltungsbezirk von Wichtigkeit, weil der Postvereinstarif auf diesen keine Anwendung findet, indem Bremen in dieser Hinsicht als zum internen Taxisschen Verwaltungsbezirk gehörend angesehen wird und Taxis daher berechtigt ist, den Portotarif für diesen Bezirk zu stellen, wie es ihm gefällt.

Der Postvereinsvertrag bestimmt, daß das Porto in der Landeswährung zu erheben ist, Taxis kann daher die Zahlungen in Bremer Währung verlangen. Es ist nicht gelungen, dasselbe zu vermögen, die Zahlung in Courant oder Gold der Wahl des Publicums zu überlassen; da aber allmählich sämmtliche Briefe frankirt werden dürften, und Taxissche Postmarken in Bremen zur Anwendung kommen, die zum Nennwerthe einzulösen sind, wird doch nach und nach die Goldzahlung nur ausnahmsweise noch vorkommen, und ganz verschwinden, wenn Bremen die Courantwährung einführt.

Mit dem Schlußsatze des § 9 hat besonders gesagt sein sollen, daß auch für den internen Taxisschen Verkehr die Portofreiheit der bremischen Officialcorrespondenz erhalten bleiben soll, weil, wie mehrfach erwähnt, die Bestimmungen des Postvereins auf den internen Verkehr keine Anwendung finden.

Bei dem Schlußsatze ist vorgesehen, daß wenn einmal die Thurn- und Taxissche Postverwaltung ausscheiden sollte, die jetzt bestehenden Rechtsverhältnisse wieder eintreten, also nicht eine Berechtigung Dritter, welche etwa Thurn und Taxis auskaufen möchten. Ist dieses auch nur eine papierne Verschanzung gegen fremde Gewalt, so ist doch ein papiernes Recht allemal noch besser als gar kein Recht.

Der Hauptconcurrent bei dem Betriebe des bremischen Postwesens war seither Thurn und Taxis. Diese Concurrenz ist nunmehr gänzlich beseitigt, und sind dem Stadtpostamte durch diese Uebereinkunft nicht nur seine sämmtlichen Curse gesichert, sondern es hat auch den Betrieb der über See gehenden Correspondenz über Belgien und Frankreich in die Hände bekommen, welche, wenn Belgien und Frankreich directe Dampfpostverbindungen mit transatlantischen Ländern errichten sollten, eine große Bedeutung erlangen kann.

Nach unendlichen Verhandlungen und Zerwürfnissen ist unterm 5. November d. J. zu Berlin auch ein Postvertrag mit Oldenburg zu Stande gekommen. In demselben ist der Punct, ob die Post zwischen Bremen und dem Herzogthum Oldenburg eine oldenburgische interne sei oder nicht, sorgfältig umgangen und rein thatsächlich verfahren. Es kommen im § 1 Bestimmungen vor, die für die oldenburgische Auffassung sprechen, der Schlußsatz, betreffend die gemeinschaftliche Feststellung der Ankunfts- und Abgangszeit der Posten, spricht für die bremische Ansicht. Im § 2 überwiegt die Letztere, weil Bremen einen Antheil an den Aufkünften erhält. Es ist daher die Frage,

ob diese Post eine gemeinschaftliche sei, unentschieden geblieben, und haben außerdem im Schlußprotokolle beide Staaten sich ihre resp. Rechte reservirt. Bremen erhielt bisher von Oldenburg eine Aversionalentschädigung von 1350 Thalern Gold und einen Antheil an der Wildeshauser Post, der etwa 200 Thaler eintrug. Nach dem neuen Vertrage erhält Bremen für die Fahrpost eine Aversionalentschädigung von 1600 Thalern Courant, welche bei vermehrter Einnahme und bei Zunahme der Arbeit vergrößert werden soll, und von allen von Bremen abgehenden und daselbst colligirten Briefen ½ Silbergroschen pro Stück, was nach dem jetzigen Verkehrsumfange etwa 800 Thaler Courant eintragen dürfte. Bremen erhält daher statt etwa 1550 Thaler Gold ungefähr 2400 Thaler Courant pro anno. Stellt Oldenburg, was dermalen wahrscheinlich ist, sein Briefporto auf den Satz des Postvereins, so wird das 1 Silbergroschen sein, und nur ein Paar geringfügige Grenzorte werden in die zweite Kategorie von über 10 Meilen fallen, wofür 2 Silbergroschen zu erheben sind; es wird Bremen daher den halben Antheil am Porto haben, und Oldenburg für seine Hälfte den Transport leisten. Oldenburg gestattet ferner an Bremen den freien Transit seiner Briefsendungen nach Holland bis zum Gewichte von 1 Pfund pro Tag, welches wohl selten vorkommen dürfte. Die übrigen Vertragsbestimmungen schließen sich an die bestehenden Verhältnisse an, und erklären sich ohne Erläuterung. Auch in diesem Vertrage ist, zur Vermeidung von Mißdeutungen, die aus der zweifelhaften Frage, ob diese Post eine postvereinsmäßige oder eine interne sei, möglicherweise entstehen können, die Portofreiheit der Officialcorrespondenz festgestellt worden.

Der Vertrag mit Preußen, welcher nicht nur den Anschluß Bremens an den Postverein, sondern auch die Regelung der Verhältnisse des preußischen Postamts in Bremen betrifft, wurde am 14. November zu Berlin unterzeichnet.

In demselben wird § 2 die Competenz des preußischen und § 3 diejenige des Stadtpostamts festgestellt. Im § 4 wird bei der Bestätigung des Stadtpostamts in der Besorgung der Geschäfte der preußischen Post Bezug genommen auf die noch passenden Bestimmungen des Vertrags vom 12. December 1823, wobei auch der § 18 in Kraft bleibt, welcher die Portofreiheit der Officialcorrespondenz gewährt.

Nach dem eben erwähnten Vertrag bezog Bremen ⅙ Antheil von dem preußischen Porto der nach Bremen kommenden Briefe, und 100 Thaler Gold für Uebertragung der Correspondenz mit Ostpreußen

über Hamburg an Preußen, sowie 50 Thaler Gold als Gratification an den Director des Stadtpostamts. Dagegen hatte Bremen eingewilligt, daß das preußische Porto in Bremen, der 1 Gutegroschen Courant mit 3 Groten Gold, und unter Aufschlag von 3 Groten für den Brief wegen des von Preußen an Hannover zu zahlenden Transitportos, erhoben werden könne. Ersteres kostete den bremischen Correspondenten grade so viel, als das Stadtpostamt in dem vorerwähnten 1/6 Antheil am Porto empfing, und die letztgedachte Bestimmung wegen des Transitportos kostete Bremen jährlich ca. 15,000 Thaler extra. Beide Uebelstände oder Lasten werden, so weit es sich um die Correspondenz mit dem preußischen Staate handelt, durch den Postvereinsvertrag nicht beseitigt, weil dieser sich auf die interne Correspondenz nicht bezieht. Es kam daher vor Allem darauf an, diese Lasten los zu werden, und dieses ist vollständig gelungen, indem nach § 8 des Vertrags nur der Postvereinstarif in Silbergroschen ohne irgend welchen Aufschlag Anwendung finden soll, und zwar nach der Wahl des Publikums in Courant oder Gold, ohne Agioaufschlag zu zahlen.

Es wurde bremischerseits beantragt, den Antheil Bremens fortan auf 1/2 Sgr. pro Brief, ohne Rücksicht auf Entfernung und Gewicht, bei der von Bremen abgehenden Correspondenz zu normiren, es fand dieser Vorschlag aber preußischerseits Bedenken, weil seit dem Bestehen des Postvereins Preußen für die Correspondenz aus den Postvereinsstaaten nach Bremen kein Porto mehr bezieht, und für die Correspondenz eben dahin aus Bremen nicht wie früher 4 Sgr. preußisches Porto, sondern 3 Sgr. empfängt, wovon es noch den hannoverschen Transit zu bestreiten hat. Wenn Bremen daher künftig von diesem preußischen Vereinsporto den sechsten Theil oder 1/2 Sgr. pro Brief erhielte, würde Preußen noch einmal soviel von seiner Einnahme abgeben als früher, wo es 4 Sgr. Porto in beiden Richtungen bezog, und wurde daher preußischerseits verlangt, daß die Basis der Ermittelung des bremischen Antheils an der Vereinscorrespondenz, also nach Sachsen, Oesterreich ꝛc. auf 1/12 Antheil gestellt werde. Weil nun endlich eine genaue Ermittelung über das Verhältniß von 1/6 und 1/12 Antheil an dem Porto und der Stückzahl der abgehenden Briefe nicht vorlag, wurde im Art. 5 der Antheil Bremens festgestellt auf 1/6 des Portos von Briefen nach Preußen, Polen und Rußland, 1/12 des Portos von Briefen nach den Postvereinsstaaten, und 150 Thaler Gold nach dem alten Vertrage. Auf ein Mehreres konnte Bremen keinen Anspruch machen, weil ihm vertragsmäßig nicht mehr

zukommt, und zwar um so weniger, als die Umstellung des Antheils an dem Porto der nach Bremen gelangenden Correspondenz auf die von Bremen abgehende Correspondenz noch einen besonderen Vortheil in sich schließt, weil von Bremen mehr Briefe nach dem Inlande abgehen als umgekehrt. Vom Monat Januar bis ult. September d. J.

kamen mit der preußischen Post in Bremen an	147,148	Briefe,
es gingen in derselben Periode ab	164,404	„
es kamen also weniger an	17,256	Briefe.

Es ist überhaupt eine Erfahrung, daß die größeren Handelsplätze mehr Briefe absenden als empfangen. Ist daher Bremen gegen das Binnenland im Vortheile, so ist es Holland und Hamburg gegenüber im Nachtheil. In dem vorliegenden Falle verbessert sich daher principiell Bremens Einnahme um beinahe 1/8, was auf ca. 400 Thaler veranschlagt werden kann. Dennoch wird im Ganzen der Antheil Bremens während der nächsten Jahre wohl eine kleine Verminderung aufweisen, weil das Porto, von welchem Bremen 1/6 bezog, von 5 Silbergroschen und darüber auf 3 Silbergroschen herabgesetzt ist, und die Correspondenz sich noch nicht in dem Maße vermehrt hat, als das Porto vermindert worden ist. Jedenfalls würde Bremen, wenn das Verhältniß von 1/6 von dem Porto der nach Bremen gelangenden Briefe fortgedauert hätte, eine nicht größere, wahrscheinlich geringere Einnahme von der preußischen Post gehabt haben, als künftig nach dem neuen Verhältnisse. Da diesemnach Bremen bei dem Vertrage kein finanzielles Opfer bringt, aber die unglückliche Goldzahlung und den Transitaufschlag los wird, so darf der neue Vertrag als ein nicht unerheblicher Gewinn angesehen werden, ganz abgesehen von den anderweitigen Vortheilen, welche sich in der Feststellung eines wohlfeilen Portos und der gesicherten Organisation des ganzen bremischen Postwesens ergeben.

Es ist schon bemerkt worden, daß die Postverwaltungen von Preußen, Hannover und Thurn und Taxis es als ein Versehen bezeichnen, daß die Hansestädte zum Beitritt zu der Uebereinkunft vom 30. November 1849, den Debit der Zeitungen 2c. betreffend, aufgefordert sind, indem sie anführen, daß es als sich von selbst verstehend angesehen werden müsse, daß der Zeitungsverkehr ein Annexum der Briefpost sei und mithin gedachte Uebereinkunft sich nur auf die von den Hansestädten betriebenen Briefcurse beziehe. Das Versehen bestehe darin, daß das Letztere nicht ausdrücklich ausgesprochen sei. Im December 1850 erklärte Preußen bei Vereinbarung der Punctationen

vom 10. December, daß der Zeitungsdebit durchaus dem Briefverkehr angehöre, und daß Bremen dabei nicht mehr als 1/6 Antheil gebühre. Die Bestimmung im Vertrage vom 12. December 1823, wonach dem Stadtpostdirector der Vortheil bei dem Zeitungsdebit über Minden „zur Bestreitung kleiner Bedürfnisse" überlassen worden, sei nur aus Unachtsamkeit so hingegangen und hätte längst einer Revision unterzogen werden müssen, zumal der Postdirector nicht blos den Debit über Minden, sondern auf jedem andern Wege betreibe. Der Entgegnung, daß zur Zeit des Abschlusses des Vertrages es keinen andern als den Weg über Minden gegeben habe, außer demjenigen über Hamburg, wurde kein Gewicht zugestanden, und es blieb, wenn eine Verständigung eintreten sollte, nichts übrig, als uns mit 1/6 Antheil zu begnügen, was immer noch als ein kleines Opfer für das Wegfallen der Bestimmungen über die Gold- und Transitzahlungen betrachtet werden konnte.

Jetzt, im November 1851, scheint man vergessen zu haben, was man ein Jahr zuvor wegen der Unerläßlichkeit der Verbindung des Zeitungsdebits mit der Briefpost behauptet hatte. Denn es ist gelungen, im Artikel 6 das grade Gegentheil zu stipuliren, indem in demselben dem Stadtpostamte der Zeitungsdebit nach Preußen und demjenigen Theile des Postvereins, wohin und woher das preußische Postamt die Correspondenz besorgt, überlassen worden ist, gegen die Verpflichtung, die Hälfte des Vortheils an Preußen zu vergüten.

Der Artikel 7 regulirt den Transit bremischer geschlossener Briefpackete durch Preußen nach und von den Niederlanden, Großbritannien und überseeischen Ländern. Nach dem Vereinsvertrage würde Preußen das deutsche Porto für die nach Bremen gesandten Briefe zukommen. Läßt Bremen diese in geschlossenen Packeten kommen, so zahlt es dafür an Preußen ein Transitporto nach dem Gewichte, welches dem Vereinsporto approximativ gleichkommt. Bremen kann daher diese Correspondenz in geschlossenen Packeten senden, oder auch die Briefe einzeln der preußischen Post überliefern lassen, je nachdem es seinem Interesse entspricht. Hat Preußen z. B. einen vortheilhafteren Vertrag für sich und den Postverein mit England geschlossen als Bremen, so steht es in Bremens Wahl, auf welche Weise es seine Correspondenz kommen lassen und versenden will. Es kann aber in dem vertragsmäßig gestatteten directen Packetschlusse, außer der Rücksicht auf die politische Stellung Bremens, noch der Vortheil liegen, daß dabei in der Berechnung des fremden Portos in deutscher Währung sich ein

Cursgewinn ergiebt, der bei stückweiser Versendung der Briefe dem Grenzpostamte zu Gute kommt. Dieselbe Stellung, welche Preußen an seiner Grenze dem Postvereine gegenüber einnimmt, hat Bremen jenem gegenüber an seiner Grenze, nämlich in Bremerhaven.

Als deutsches Porto für die englische und amerikanische Correspondenz über Aachen wird 3 Silbergroschen angenommen werden. Dabei zahlt Bremen an Preußen für die Correspondenz aus Bremen für hannoverschen Transit die vereinsmäßigen 4 Pfennige, während für die Correspondenz nach den Niederlanden an Hannover 8 Pfennige zu zahlen sind. In diesem Unterschiede liegt für Bremen ein Vortheil von mindestens 300 Thaler. Da nun bisher Preußen von Bremen für die englische Correspondenz kommend ein Transitporto von 4 Silbergroschen und abgehend ebenfalls 4 Silbergroschen pro Loth erhielt, zusammen 8 Silbergroschen, fortan aber nur 3 Silbergroschen bezieht, so profitirt das correspondirende Publicum 5 Silbergroschen pro Loth. Seither hatte Bremen bei diesen Sendungen Vortheil, pro Brief ca. 2 Groten kommend und gehend, macht auf eine Richtung berechnet 4 Groten. Fortan wird es aber 3 Silbergroschen beziehen, minus 4 Pfennige Transit, mithin Netto 6 Groten pro Brief; die bremische Einnahme dürfte sich daher ungefähr um die Hälfte vermehren, also um etwa 1500 Thaler. Das Porto nach und von den Niederlanden wird vermuthlich auf 2 Silbergroschen gestellt werden, wobei die Einnahme Bremens ungefähr dieselbe wie seither bleiben wird, insofern die Herabsetzung des Portos von 14 auf 9 Groten nicht eine Vermehrung der Correspondenz zur Folge haben wird.

Hinsichtlich der vom Auslande bezogenen Zeitungen bezieht Bremen den halben Nutzen und zahlt die andere Hälfte an Preußen für geleisteten Transport. Es ist dabei noch näher zu verabreden, ob die Bestellung fremder Zeitungen direct durch das Stadtpostamt geschehen kann oder bei dem preußischen Grenzpostamte geschehen muß. Den Nutzen bei den Zeitungssendungen aus Bremen nach dem Auslande hat Bremen allein.

Nach diesem Artikel werden die seewärts über Belgien eingehenden Briefe direct an das Stadtpostamt besorgt, auch werden die aus Bremen etwa über Antwerpen nach überseeischen Staaten zu befördernden Briefe durch das Stadtpostamt stückweise mit den preußischen Posten ohne Weiteres versandt. Preußen hat übernommen, die belgische Postverwaltung von dieser Anordnung in Kenntniß zu setzen.

Der Artikel 8 bestimmt, daß bei dem preußischen Postamte kein höherer als der Postvereinstarif zur Anwendung kommen darf, und daß der interne preußische Tarif angewendet werden muß, wenn dieser niedriger als der Vereinstarif werden sollte.

Endlich bestimmt noch der § 9, daß das deutsche Porto für die Correspondenz mit Nordamerika über Bremerhaven nie höher sein soll, als dasjenige für die gleiche Correspondenz über Aachen.

Mittelst eines dem Vertrage beigefügten Schlußprotokolls ist noch ein einfacherer Verrechnungsmodus des bremischen Antheils auf Grund der Vertragsbestimmungen vereinbart worden, wodurch die Arbeit des Stadtpostamts bei dieser Berechnung sehr erleichtert werden wird.

Durch diese verschiedenen Verträge ist Bremen sein Postwesen garantirt und gegen Eingriffe Anderer gesichert. Es ist der Willkür fremder Postanstalten bei Festsetzung ihrer in Bremen anzuwendenden Tarife ein Ende gemacht, ein wohlfeiles Porto vertragsmäßig da festgestellt, wo bisher keine Einrede bremischerseits als zulässig angesehen wurde, und wenn nicht der Anschein sehr trügt, wird die Einnahme Bremens von den Posten noch obendrein eine Verbesserung erfahren.

Ein anderer Vortheil des Anschlusses an den Postverein liegt darin, daß künftig die Gesammtheit des Vereins Vertragsschlüsse mit fremden Staaten machen wird, wodurch auch zu Gunsten Bremens ein wohlfeileres fremdes Porto erwirkt werden wird. Der bei solchen Verträgen zu befolgende Grundsatz soll derjenige der Reciprocität sein, das heißt, das fremde Porto soll nicht höher sein dürfen als das Vereinsporto. Kann man gegenseitig ein noch niedrigeres Porto erwirken, so wird das nicht ausgeschlossen sein, wie denn schon eine Vereinigung dahin stattgefunden hat, daß, wenn ein in Unterhandlung mit den Vereinigten Staaten von Amerika begriffener Vertrag zu Stande kommt, das deutsche Porto für die amerikanische Correspondenz sowohl über Aachen als Bremerhaven auf 2 Silbergroschen herabzusetzen ist. Wahrscheinlich wird in nicht ferner Zeit das Porto mit dem Auslande überhaupt auf 2 Silbergroschen herabkommen, so wie schon jetzt die Absicht vorliegt, dahin zu streben, künftig das deutsche Porto für jede Entfernung auf 1 Silbergroschen herabzusetzen.

Endlich ist nun auch eine Behörde erlangt, welche Streitigkeiten unter den Postverwaltungen schlichten kann, nämlich das Schiedsgericht des Vereins. Es wird daher nicht wie bisher die Macht des Stärkeren vorherrschen.

In Folge des Anschlusses Bremens an den Postverein wird das Stadtpostamt nun in directem Kartenschluß außer mit Hamburg auch mit Lübeck, Holstein und Mecklenburg-Schwerin treten, auch demnächst mit Lauenburg. Es sind zu diesem Zwecke Vereinbarungen getroffen mit Hamburg, mit Lübeck, mit Mecklenburg-Schwerin, mit Holstein, auch hat noch eine nachträgliche Vereinbarung mit Preußen stattgefunden.

Es sind nun noch Verträge zu schließen mit dem Königreich der Niederlande, mit Großbritannien und den Vereinigten Staaten von Amerika. Da aber die mit diesen Staaten bestehenden Verträge in Kraft bleiben, bis sie durch neue ersetzt sind, so kann nunmehr das Werk der Umgestaltung des bremischen Postwesens als beendet betrachtet werden.

Endlich ist noch anzuführen, daß die am 15. October eröffnete erste deutsche Postconferenz am 5. December beendet ist, und die Ergebnisse derselben in einem „revidirten Postvereinsvertrage" zusammengestellt und von allen Theilnehmern, nunmehr alle deutsche Postverwaltungen, mit alleiniger Ausnahme von Lauenburg, unterzeichnet sind.

Berlin, 6. December 1851.

(gez.) A. Duckwitz.

J.

Zur Flottenfrage.

Wenn man die in Nr. 142 der „Zeit" wiedergegebene Auslassung des „Schwäbischen Merkurs" über „die deutsche Flottenangelegenheit 1848 und jetzt" liest, sollte man fast sich versucht fühlen zu denken, es sei am Ende ein Glück, daß Herr Hannibal Fischer die Gefälligkeit gehabt habe, die deutsche Flotte von 1849 zu verkaufen, weil während der ersten Monate der Anstrengungen, um eine deutsche Flotte zu Stande zu bringen, einige Schiffe noch im Bau begriffen waren, und bei anderen angekauften älteren Schiffen, die in wirkliche Kriegsschiffe umgewandelt werden mußten, diese Procedur am 30. April 1849 noch nicht ihr Ende erreicht hatte. Man nennt die Flottenbildung von 1849 im Gegensatz zu den jetzigen „planmäßigen" preußischen Bestrebungen ein Werk des Dilettantismus.

Es sei mir vergönnt ein Wort zur Ehrenrettung der Männer, welche damals ihre ganze Kraft der guten Sache widmeten, einzulegen.

Zunächst muß ich bemerken, daß es nicht recht ist, den Maßstab der Beurtheilung an die Flottenschöpfung zu einer Zeit zu legen, da Alles erst im Entstehen begriffen war. Die Berichterstattung am 30. April 1849 war eine verfrühte, und nur durch den Umstand geboten, daß das damalige Reichsministerium im Begriff war sich aufzulösen. Die richtige Zeit der Beurtheilung war diejenige, als die Umarbeitung der älteren gekauften Schiffe ihr Ende erreicht hatte und die angekauften und in Bau gegebenen Schiffe auf der Weser eingetroffen waren. Dieser Zeitpunkt war der Sommer 1849. Da lag, acht Monate nachdem Seitens der Centralgewalt die Sache in die Hand genommen worden, in der Mündung der Weser eine vollständig ausgerüstete, armirte und mit kundigen Officieren, Kanonieren, Matrosen und Marinesoldaten bemannte, schlagfertige Flottille von 10 Dampfkriegsschiffen (Fregatten und Corvetten)*) und 27 Kanonenbooten, völlig genügend, eines Feindes, wie etwa die Dänen sein konnten, in der Nordsee sich zu erwehren, aber leider zu spät, um in dem schon beendeten Kriege noch wirksam sein zu können. Deutsche Staatsmänner, welche später den Verkauf der Flotte beschlossen, haben sie nie gesehen. Man mußte über ihren Werth das Urtheil amerikanischer und englischer Marineofficiere hören, um zu erkennen was man hatte. Es war nicht selten, daß solche Officiere unsere Flotte besahen, eingestandenermaßen um sich darüber lustig zu machen. Wie oft aber habe ich direct und durch Andere deren Ausspruch vernommen: „Das macht Euch keine andere Nation in acht Monaten nach“. Daß es so war, das ist vor allem das Verdienst meines wackeren verewigten Freundes, des Admiral Brommy, der ein merkwürdiges Organisationstalent besaß. Der Gram über den Untergang der Schöpfung brachte den edlen Seemann leider zu früh ins Grab.

Wer waren aber die Männer, auf deren Rath im Winter 1848 auf 1849 die Schiffe angeschafft, in Stand gesetzt, armirt und bemannt wurden? Die Artillerieofficiere: General von Radowitz, der preußische Major Teichert, der österreichische Hauptmann Möring, der preußische Major (jetzt Generallieutenant) von Wangenheim, der hannoversche Capitän (jetzt Major) Marcard und Oberstlieutenant Glünder; die

*) Das Fregattschiff „Deutschland“ ist hier nicht mitgerechnet, denn es wurde als Lehrschiff benutzt, auf welchem die jungen Cadetten unterrichtet wurden. Das Schiff ist im vorigen Jahre an die chinesische Regierung verkauft, nachdem es bis dahin in den ostasiatischen Gewässern als Handelsschiff gefahren. Es ist daher jetzt eine chinesische Fregatte geworden.

Wasserbaubeamten im Hinblick auf Hafenanstalten: die Wasserbaudirectoren Blome aus Hannover und Hübbe aus Hamburg; und endlich die Seemänner: Se. königliche Hoheit der Prinz Adalbert von Preußen, der Fregattencapitän (später Admiral) Brommy, der Capitänlieutenant (später Viceadmiral) Schröder, der Capitän Donner und der englische Marineingenieur Morgan. Unter der speciellen Aufsicht des Letzteren geschah die Umarbeitung der älteren Schiffe, sowie der Neubau der contrahirten Schiffe. Was von seemännischer Intelligenz in Deutschland vorhanden war, fand hier seinen Platz, und an der Spitze dieser Commission stand derselbe Mann, der auch jetzt noch das preußische Marinewesen leitet, der Prinz Adalbert von Preußen.

Was diese Männer im December 1848 und Januar 1849 mit dem Reichsministerium der Marine, in welchem die Räthe Kerst und Jordan arbeiteten, beschlossen und vereinbart hatten, wurde im Januar 1849 dem amerikanischen Commodore Parker vorgelegt. Nachdem dieser Alles durchgesehen und geprüft hatte, sagte er zu mir: „Das ist das Einzige was Sie thun können, um rasch zum Ziele zu kommen, ich weiß auch nicht das Mindeste daran zu verbessern."

Ich kann nicht umhin auch noch ein anderes Urtheil hierher zu setzen, nämlich dasjenige des Flottenvertilgers, des Herrn Hannibal Fischer. Derselbe besuchte mich einige Wochen nach seiner Ankunft zu Bremerhaven, und sagte mir ungefähr die folgenden Worte: „Ich bin erstaunt gewesen über das was ich gesehen habe, ich glaubte ein Demokratennest zu finden, das ich zerstören möchte, ich habe aber eine so musterhafte Ordnung und Disciplin, ja ein so aristokratisches Wesen auf der Flotte bemerkt, das meine Gesinnungen noch übersteigt, daß ich es nicht übers Herz bringen kann, dies Institut zu verkaufen. Ich will jetzt eine Rundreise in Deutschland machen, denn ich habe mich aus einem Saulus in einen Paulus umgewandelt". Herr Fischer reiste darauf nach Hannover, Berlin und Frankfurt, um für die Erhaltung der Flotte ein Wort einzulegen, erhielt aber von dem Präsidenten der Bundesversammlung den Befehl, sich sofort nach Bremerhaven zu begeben und seinen Auftrag auszuführen. Das ist denn auch geschehen.

Es ist diesem nach nicht recht, dasjenige, was 1849 in wenigen Monaten geschehen ist, als Dilettantismus zu bezeichnen und zurückzusetzen hinter demjenigen, was in übrigens anerkennenswerther Weise seit zwölf Jahren bei friedlicher und ruhiger Gestaltung preußischerseits betrieben wird.

War 1849 Viele mangelhaft, was jedoch die Eile, mit welcher Alles geschehen mußte, entschuldigt, und noch mehr der Umstand, daß die damalige Flotte noch keine Heimath hatte, keine völkerrechtlich anerkannte Flagge, keine gesicherte Zukunft für die Mannschaft, so wird man nicht in Abrede stellen, daß auch die preußischen Flottenbestrebungen noch Vieles zu wünschen übrig lassen. Das liegt aber in der Natur der Sache. Preußen hat auch zwei alte Fregatten, die „Gefion" und die „Thetis", und muß so gut, wie man es 1849 thun mußte, seine besseren Schiffe neu bauen lassen. Es baut Dampfcorvetten grade wie es 1849 geschehen ist, denn nur diese sind es, damals wie jetzt, deren wir bedürfen. Der Unterschied ist nur der, daß man jetzt die Schraube statt der Schaufelräder, und gezogene Geschütze statt der Paixhans-Bomben-Kanonen anwendet. Das Schwierigste ist aber mit nichten das Beschaffen der Schiffe und deren Armirung, sondern die Erlangung tüchtiger Mannschaften, namentlich der Ober- und Unterofficiere und Kanoniere. Preußen hat hierin ausgezeichnet vorgearbeitet, und wenn auch noch nicht der Zahl nach ausreichend, doch ein so vortreffliches Corps gebildet, daß es jetzt nicht schwer erscheint, dasselbe beliebig zu vergrößern; es gehört dazu aber Zeit, und diese muß gewährt werden, wenn man nicht zu Fremden greifen will, wie man es 1849 thun mußte.

Freuen wir uns, daß in Preußen, nachdem das Werk von 1849 untergegangen, ein so schöner Grund für den Wiederaufbau einer deutschen Flotte gelegt ist; auf diesem Grunde läßt sich weiter bauen, an diesen Kern kann sich getrost Alles anschließen, denn in ihm ruht die Zukunft deutscher Wehrhaftigkeit auf dem Meere.

Erkennen wir dankbar und freudig an, was von Preußen in der Flottenangelegenheit bereits geschaffen ist und ferner geleistet werden wird, aber hüten wir uns, den Stein auf Diejenigen zu werfen, die vor zwölf Jahren ihre Kräfte dem Lieblingskinde unserer Nation widmeten. Von mir selbst ist dabei nicht die Rede; denn was ich gethan, das hätte mit solcher Hülfe jeder Andere auch thun können.

Bremen, 26. September 1861.

A. Duckwitz.

112 : v. Mombersz